Skrzydlata
POLSKA





ŚWIĘTO LOTNICTWA ZSRR

Na zdjęciu: Odrzutowy samolot pasażerski Tu-104 w locie.

Nr 26 (260) • 24 CZERWCA 1956 r • ROK WYDANIA XII • CENA 70 GR



NA STARCIE

DOROCZNE święto lotnictwa radzieckiego ma już swoją ustaloną tradycję w ZSRR, a centralna parada powietrzna nad lotniskiem Tuszyno cieszy i raduje nie tylko samych moskwiczan, którzy mają stale przywilej oglądania na własne oczy jednego z największych na świecie pokazów lotniczych, ale jest słusznie dumą wszystkich obywateli wielkiego Kraju Rad.

Pokazy tuszyńskie ześrodkowują także na sobie coraz większe zainteresowanie lotniczej opinii publicznej całego świata. Co roku bowiem pod tuszyńskim niebem pojawiają się coraz to nowsze konstrukcje samolotów, które budzą podziw i zrozumiałe zainteresowanie fachowców na Zachodzie, gdzie — jak wiadomo — notujemy duże osiągnięcia w rozwoju współczesnego lotnictwa.

Związek Radziecki dał już niejednokrotnie przykład skutecznego współzawodnictwa lotniczego z Zachodem, czego przykładem może być chociażby głośna jeszcze do dziś sprawa samolotu Tu-104, który m.in. rozpoczął ostatnio także regularną służbę na linii Moskwa — Praga.

Pokazy w Tuszyno mają rokrocznie tzw. „szlagier". W roku ubiegłym długo komentowano na świecie pokazanie nowych typów samolotów naddźwiękowych i śmigłowców typu „Jak-24", które nazwano popularnie „Latającymi wagonami". Niewątpliwie i w tym roku należy oczekiwać nowości.

Przodująca rola ZSRR w rozwoju lotnictwa światowego rośnie coraz bardziej. Zaproszenie na tegoroczne święto licznych oficjalnych delegacji krajów Zachodu, które po raz pierwszy od kilku lat będą miały możność bezpośrednio oglądać wielki pokaz w Moskwie, świadczy najlepiej o tym, że konsekwentna polityka Związku Radzieckiego otwiera i na tym odcinku możliwości pokojowego współzawodnictwa pomiędzy dwoma różnymi od siebie systemami politycznymi: socjalistycznym i kapitalistycznym.

*

W związku ze świętem lotnictwa radzieckiego myślę, że dojrzała już u nas sytuacja do tego, aby pokazy w Tuszyno mogło oglądać z Polski więcej osób, aniżeli tylko delegacja oficjalna.

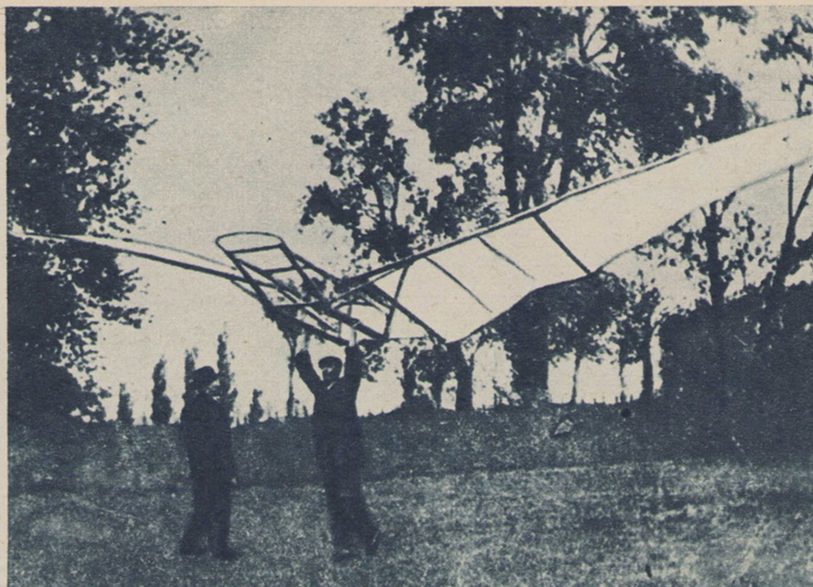
Ostatnie zarządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych w sprawie uproszczenia procedury przy załatwianiu formalności paszportowych na wyjazd do ZSRR i krajów demokracji ludowej stwarza ku temu odpowiednie warunki. Chodzi przede wszystkim o jakąś większą wycieczkę dla fachowców lotniczych, którzy zazwyczaj pozbawieni są tego rodzaju atrakcji.

Wydaje mi się, że nasze instytucje i organizacje lotnicze powinny być w tym żywotnie zainteresowane. Dwu- lub trzydniowy koszt tego rodzaju wycieczki na pokazy lotnicze pokryliby go nawet z własnej kieszeni, jeśli ktoś to zorganizuje. A może podjąłby się tego nasz „Orbis", który ma już szerokie kontakty zagraniczne i co najważniejsze duże doświadczenie w załatwianiu tego rodzaju spraw?

Warto się nad tym poważnie zastanowić. Opłaca się, gdyż pożytek będzie duży.

IKARUS

SZEŚĆDZIESIĄT LAT TEMU...



W czerwcu 1896 roku Czesław Tański — pionier lotnictwa polskiego, rozpoczął w miejscowości Wygoda koło Janowa Podlaskiego loty eksperymentalne ze skonstruowanym przez siebie szybowcem „Lotnia", na którym wykonał m. in. wzlot z terenu płaskiego, unosząc się na wysokość 2 metrów w locie prostym o długości 30 metrów. Próby swe z modelami i szybowcem przeprowadzał Tański aż do roku 1897. Z życiem i działalnością lotniczą — Czesława Tańskiego zapoznamy Czytelników w publikacjach, które ukażą się w tym roku w „Skrzydlatej".

TS-8 „BIES" na Targach Poznańskich

NA tegorocznych Targach Poznańskich, otwartych 16 czerwca br., wystawiamy nowy typ samolotu polskiej konstrukcji. Jest to nowoczesny, dwumiejscowy samolot szkolno-treningowy TS-8 „Bies", skonstruowany przez zespół konstruktorów Instytutu Lotnictwa pod kierownictwem Laureata Nagrody Państwowej mgr. inż. Tadeusza Sołtyka. Samolot jest konstrukcji całkowicie metalowej, z chowanym trójkołowym podwoziem. Silnik również krajowy, konstrukcji inż. Wiktora Narkiewicza — WN-3 o mocy 320 KM. Bliższe dane o nowym samolocie podamy w jednym z następnych numerów.

Lotnictwo na MTP reprezentują poza tym szybowce „Jaskółka", „Bocian", „Czapla", wyciągarka „Żubr" i ściągarka „Ryś". Stoisko lotnicze zdobi maszt stalowy, na którym umieszczono wiatrowskaz oraz pięć zawieszonych wokół niego modeli szybowców.

W czasie trwania targów — na lotnisku Aeroklubu Poznańskiego w Kobylnicy zorganizowane będą szybowcowe loty pasażerskie dla gości zagranicznych. Przewidziane są także loty pokazowe nad terenem targów.

J. S., H. M.

Rekord świata skoczka jugosłowiańskiego

DNIA 15 czerwca w miejscowości Ruma w okolicach Belgradu znany spadochroniarz jugosłowiański **Danilo Damjanović** ustanowił nowy rekord świata w skoku z wysokości 1 000 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu, uzyskując doskonały wynik. Lądował on w odległości **1,81 m** od środka koła (0,40 m i 3,42 m). Wyczyn Jugosłowianina jest lepszy od dotychczasowego rekordu świata należącego do spadochroniarza radzieckiego Wiktora Rakowa — 5,70 m. Danilo Damjanović jest pierwszym skoczkiem jugosłowiańskim, który wpisał się na listę spadochronowych rekordzistów świata.

(Dąb)

Trzy rekordy świata podczas jednej nocy



Jerzy Koss



R. Skatulska



St. Zmysłowski

PRÓBĘ ustanowienia nowych rekordów świata w skokach nocnych przygotowano na poniedziałek — 11 czerwca. Jednak zbyt silny wiatr pokrzyżował zamiary warszawskich skoczków spadochronowych. Dlatego też odeszli oni z lotniska o północy tylko z jednym rekordem i to krajowym. Uzyskał go **Stefan Zmysłowski** w skoku z wysokości 1 000 m z opóźnionym otwarciem spadochronu, lądując w odległości **49,25 m** od celu (52,80 m i 46,70 m).

Ambitni warszawiacy w środę 13 czerwca w godzinach nocnych między 21,30 a 23,40 ponowili swój atak, który zakończył się wspaniałym sukcesem ustanowienia na lotnisku gocławskim trzech rekordów świata:

Jerzego Kossa — w skoku z wysokości 600 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu i lądowaniem **14,35 m** od krzyża (4,10 m, 24,60 m). Rekord świata w tej konkurencji należy do skoczka radzieckiego Jewgenija Buriana i wynosi 23,49 m.

Romany Skatulskiej — w skoku z wysokości 600 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu. Wynik **25,51 m** od celu (37,12 m i 13,90 m). Oficjalny rekord świata jest w posiadaniu spadochroniarki radzieckiej Zoji Zarinowej — **40,78 m**.

Stefana Zmysłowskiego — w skoku z wysokości 600 m z opóźnionym otwarciem spadochronu — wynikiem **22,15 m** (14,90 m i 29,40 m). Tym samym zapełnił on dotychczas puste miejsce w tabeli światowych rekordów spadochronowych.

A więc „feralna trzynastka" przyniosła skoczkom Aeroklubu Warszawskiego dużo szczęścia. Z naszej strony gratulujemy pięknego wyczynu i życzymy dalszych sukcesów.

(Mal)

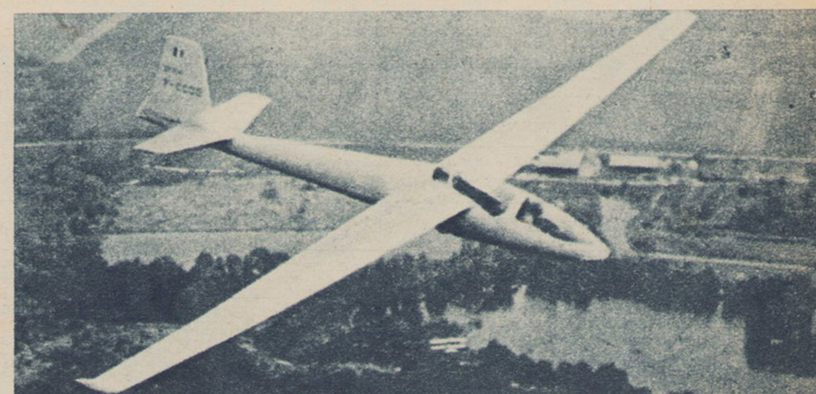
Znaczek uczestnika Mistrzostw Świata



Z okazji III Spadochronowych Mistrzostw Świata, które odbędą się w dniach od 29 lipca do 8 sierpnia br. w Moskwie na lotnisku Centralnego Aeroklubu ZSRR im. Walerego Czkałowa — zaprojektowano pamiątkowy znaczek „3-cie Mistrzostwa Świata w Sporcie Spadochronowym — Moskwa 1956", który zostanie wręczony uczestnikom mistrzostw.

Breguet — 904

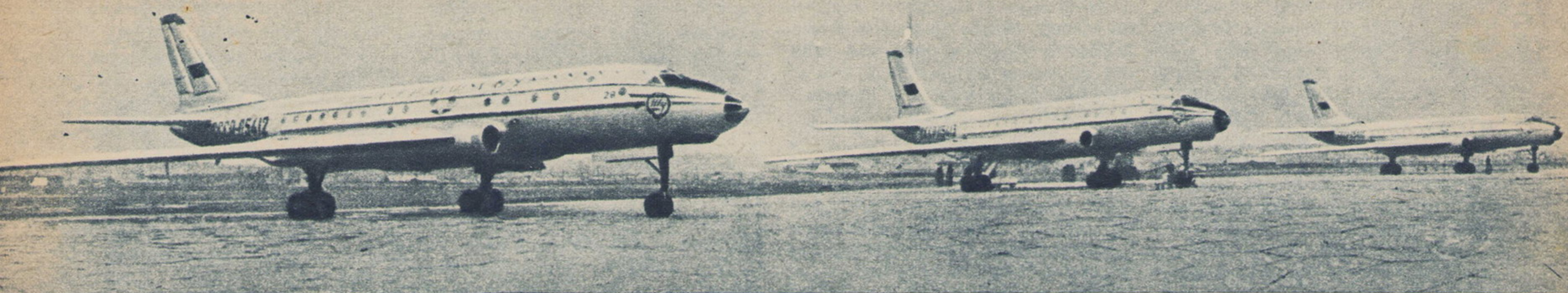
Na tym nowym szybowcu dwumiejscowym reprezentować będzie Francję w St. Yan załoga: pilot Guy Rousselet i pasażer L. Trubert.



Z ostatniej chwili

Reprezentanci Jugosławii na III Spad. M. S.

Aeroklub Jugosławii ustalił już pięcioosobową drużynę na III Spadochronowe Mistrzostwa Świata w Moskwie. W jej skład weszli najlepsi skoczkowie spadochronowi, którzy ostatnio byli zgrupowani na obozie przygotowawczym: Danilo Damjanović, Branko Dobrinic, Rudi Skofić, Petar Madarević i Aki Ibrahimovski.



W porcie lotniczym Wnukowo pod Moskwą: najnowszej konstrukcji odrzutowe samoloty pasażerskie Tu-104. Trasę Moskwa — Londyn i z powrotem przelatywały te samoloty w ciągu jednego dnia.

W DNIU ŚWIĘTA LOTNICTWA ZSRR

B. SIMAKOW

Redaktor naczelny czasopisma „Krylia Rodiny"

Artykuł napisany specjalnie dla „Skrzydlatej Polski"

NARÓD radziecki co roku uroczyście obchodzi Dzień Lotnictwa ZSRR. W Moskwie i wszystkich większych miastach odbywają się tego dnia atrakcyjne pokazy lotnicze, w których biorą udział najlepsi radzieccy piloci, spadochroniarze i modelarze, demonstrując swe wyszkolenie na najnowocześniejszym sprzęcie krajowej produkcji. Setki tysięcy widzów, zebranych na lotniskach, mają wówczas okazję podziwiać liczne typy samolotów — od lekkich maszyn sportowych i śmigłych myśliwców o szybkości naddźwiękowej do olbrzymich wielosilnikowych bombowców z napędem odrzutowym i śmigłowców wielu typów.

Ogromna popularność lotnictwa w Związku Radzieckim ma swe źródła w długiej tradycji walki o ujarzmienie powietrza, jaką prowadzili Rosjanie na przestrzeni wieków. Naród radziecki ze czcią wspomina bohaterskie zmagania swych lotników z nawałą interwentów i rodzimej kontrrewolucji w pierwszych latach istnienia Republiki Rad. Z dumą wymieniają ludzie radzieccy wspaniałe osiągnięcia i rozwój lotnictwa w latach przedwojennych pięciolatek — sławne przeloty międzykontynentalne Czkałowa i Gromowa, loty wysokościowe Kokkinakiego, nazwiska uzdolnionych konstruktorów, którzy dali krajowi wiele nowych, najwyższej wówczas jakości samolotów sportowych i wojskowych.

Czym może stać się lotnictwo w czasie walk w obronie napadniętej ojczyzny — pokazały lata ostatniej wojny, podczas której radzieccy lotnicy dali światu wspaniały wzór odwagi, poświęcenia i świadomego bohaterstwa, niszcząc w ciężkich bojach z hitlerowską Luftwaffe olbrzymią ilość 75 tysięcy samolotów wroga.

Naród radziecki czyni wszystko w celu zabezpieczenia stałego rozwoju swego lotnictwa i wzrostu umiejętności lotników. Radzieckie powietrzne siły zbrojne dysponują dziś najwyższej jakości sprzętem — samolotami odrzutowymi wszelkich typów, będącymi w stanie zniszczyć w zarodku każdą próbę naruszenia powietrznych granic ZSRR przez agresora. Szybko potężnieje lotnictwo cywilne — w szóstym planie pięcioletnim wzrośnie 3,8 raza ilość przewozów pasażerskich i 2 razy powiększy się tonaż przewożonych towarów. Linie lotnicze Związku Radzieckiego posiadają, oprócz nowoczesnych samolotów z silnikami tłokowymi, doskonałe maszyny odrzutowe, z których szeroki rozgłos na świecie zyskał ostatnio samolot „Tu-104", zbudowany przez kolektyw konstruktorów pod kierownictwem A. N. Tupolewa. Samolot ten, produkowany seryjnie, zdolny jest do wykonywania regularnych rejsów na trasie długości 6 500 km (Moskwa—Chabarowsk), rozwijając prędkość przelotową 800 km/h na wysokości 10 000 m. Niebawem oddany zostanie do użytku nowy, czterosilnikowy samolot odrzutowy na 180 miejsc, rozwijający prędkość ponad 900 km/h. Maszyna ta posiadać będzie dwa pokłady, z których dolny pomieści restaurację, szatnię i pomieszczenia bagażowe, zaś górny — 15 dwuosobowych kabin sypialnych oraz 150 foteli.

Bezsporne staje się przodownictwo ZSRR na polu zastosowania samolotów odrzutowych w regularnej komunikacji lotniczej. Fakt ten uwypukla się szczególnie w konfrontacji z pracami poczynionymi w tej dziedzinie na Zachodzie, gdzie odrzutowce komunikacyjne planuje się wprowadzić do eksploatacji najwcześniej w latach 1958—59.

Radzieccy naukowcy i konstruktorzy nie poprzestają bynajmniej na opracowywaniu samolotów z napędem odrzutowym. Jak stwierdził ostatnio kierownik Głównego Urzędu do Spraw Wykorzystania Energii Atomowej — J. P. Sławski, wielkie perspektywy otwierają się w ZSRR w dziedzinie konstrukcji urządzeń atomowych do celów transportowych. Związek Radziecki posiada wszelkie warunki do skonstruowania w niedalekiej przyszłości samolotu o napędzie atomowym.

Kraj Rad konsekwentnie wprowadza w życie hasła o pokojowym rozwoju gospodarki narodowej i pokojowej współpracy z innymi narodami we wszystkich dziedzinach życia, a między innymi w lotnictwie. Wzywając inne państwa do współzawodnictwa o palmę pierwszeństwa w stworzeniu człowiekowi jak najlepszych warunków życia, daje tym samym realny dowód swej walki o pokój.

Jako gości na paradę lotniczą w Dniu Lotnictwa w roku bieżącym rząd radziecki zaprosił obserwatorów w osobach wybitnych fachowców lotniczych z Wielkiej Brytanii, Stanów Zjednoczonych, Francji, Szwecji, Danii i innych państw. Będą oni mieli okazję ujrzeć na lotnisku Tuszyno w Moskwie najnowsze, ultranowoczesne samoloty odrzutowe — zarówno wojskowe jak i cywilne, dzieło mózgów i rąk radzieckich uczonych, konstruktorów i robotników.

Tłum. J. Z.



Wyżej: Radzieccy spadochroniarze w czasie skoków treningowych nad lotniskiem Aeroklubu Centralnego. Niżej: Szybownicy omawiają wyniki przelotów i zadań treningowych wykonanych w ciągu dnia. Stoi — znany szybownik Ilczenko.



SPRAWY PRZYSZŁOŚCI LOTNICTWA POLSKIEGO (2)

LUDZIE Z „PODCIĘTYMI SKRZYDŁAMI" WRACAJĄ NA START

RÓŻNE były okresy w życiu naszego lotnictwa sportowego, gdy spojrzeć wstecz na jedenaście lat jego istnienia w Ludowej Polsce. Dominującą — bezsprzecznie była atmosfera wielkich wzlotów, budowy od podstaw całej struktury organizacyjnej, zaplecza technicznego, nowego sprzętu, nowych lotnisk, szkół, aeroklubów i szybowisk, ustanawiania rekordów, szkolenia kadry instruktorskiej i rzesz pilotów, skoczków spadochronowych i modelarzy. Władza ludowa w naszej ojczyźnie dokonała w dziedzinie odbudowy lotnictwa olbrzymiej pracy — nikt faktowi temu nie może zaprzeczyć i zdeprecjonować kolosalnego wysiłku państwa na tym polu.

Nieszczerością byłoby jednak stwierdzenie, że wszystko w procesie odbudowy działo się dobrze, że... wszyscy, którzy z wysiłkiem i radością w sercu pracowali nad odbudową lotnictwa — właściwie byli traktowani przez instancje kierujące lotnictwem. Otóż właśnie: jest publiczną tajemnicą, że popełniono ciężkie błędy w stosunku do wielu ludzi, izolując ich od lotnictwa, taksując jako niegodnych zaufania, krótko mówiąc — wyrzucając ich bez podania powodów z lotnisk, pozbawiając możności wykonywania ukochanego zawodu. Za co odbierano wielu ludziom dobre imię? Główne powody, jak dziś wiadomo, to m. in. okupacyjna przynależność do AK lub służba w polskich jednostkach na Zachodzie.

Smutne te fakty omawiano już na zebraniu organizacyjnym Lotniczej Komisji Historycznej APRL. Na ten temat złożył również oświadczenie były przewodniczący Głównej Komisji Weryfikacyjnej — Władysław Żaczkiewicz na ostatnim zebraniu sekcji wojskowej LKH i w liście nadesłanym do Aeroklubu PRL, stwierdzając m. in. że:

„Główna Komisja Weryfikacyjna jak i komisje terenowe przy wykonywaniu ówcześnie swoich czynności popełniły szereg błędów przez zbyt rygorystyczne i nie zawsze słuszne weryfikowanie członków aeroklubów. Błędy te wypływały z różnorakich przyczyn. Mogły one w konsekwencji spowodować i spowodowały wiele pokrzywdzeń".

Nie można negować, że w procesie dokonującej u nas rewolucji ludowej istniała i istnieje nadal konieczność działania w lotnictwie sportowym komisji weryfikacyjnej czuwającej nad doborem i wzrostem kadr.

Krzywda jednak wyrządzona przez kogokolwiek, nie może być zbyt długo przemilczana i zapomniana. Wspaniała, ożywcza atmosfera szerokich dyskusji i krytyki, jaka zapanowała w kraju na odezwę III Plenum PZPR i XX Zjazdu KPZR, pomogła w szybkim ujawnieniu popełnionych nadużyć. I oto nadeszła upragniona wiosna: na lotnisko Aeroklubu Warszawskiego przybyli niedawno ludzie, niegdyś bezprawnie usunięci z lotnictwa. Ponownie zweryfikowani — zdawali przed Państwową Komisją Egzaminacyjną egzaminy na licencję pilota lub instruktora.

Zło przeszłości likwiduje się u nas, przywraca praworządność i demokratyzację życia na wszystkich odcinkach. Należy tedy, wśród wielu innych spraw w lotnictwie, zbadać dokładnie styl pracy b. komisji weryfikacyjnej, ustalić i naprawić wszystkie jej niesłuszne decyzje, które niejednokrotnie wyrządziły krzywdę zasłużonym ludziom i wyrządziły wiele szkód w rozwoju naszego sportu lotniczego. Należy poddać szybkiej i wnikliwej analizie popełnione błędy i naprawić sprawy bolesne i wszelkie krzywdy — bez względu na to, kiedy i w jakich okolicznościach zostały popełnione.

Przenieśmy się jednak teraz na gocławskie lotnisko. Poznajmy niektórych spośród tych, którzy przez wiele lat żyli z piętnem „podejrzanych". Dziś — wracają oni do lotnictwa.

...WACŁAW BERNATOWICZ. Zaczyna latać w 1931 roku. Jest instruktorem-pilotem w Dęblinie. Szkoli również szybowników w Ustianowej. W 1939 roku walczy na myśliwcu P-7 w obronie przeciwlotniczej Dęblina, a później — na Zachodzie w 307 nocnym dyonie myśliwskim. Później lata w Transport Command. W 1946 roku wraca do kraju i włącza się do pracy nad odbudową lotnictwa, zajmując do maja 1951 roku wiele odpowiedzialnych stanowisk. W tym czasie zostaje zawieszony w lataniu bez podania powodów. Za co — nie wie do dnia dzisiejszego. Bernatowicz wylatał do tej pory przeszło 6 800 godzin.

— Ten dzień, w którym dowiedziałem się, że będę mógł znowu latać i pomagać młodszym od siebie pilotom — mówi Bernatowicz — *stał się najpiękniejszym dniem w moim życiu. Uśmiechnęło się do mnie szczęście, które zabrano mi na kilka lat. Cieszę się bardzo, że mogę ponownie pracować w zawodzie, który ukochałem najbardziej.*

...WACŁAW STAŃSKI. Pierwsze loty zaczął na szybowcach w 1939 roku. Szkolił się również w skokach spadochronowych. Po kampanii wrześniowej dostaje się do Wielkiej Brytanii, gdzie po przeszkoleniu lata bojowo od 1942 roku w 308 dyonie Krakowskim. Po zakończeniu wojny wraca do kraju. Bierze udział w Święcie Lotnictwa w 1947 i 1948 roku, po czym w krótkim czasie zostaje zawieszony bez wyjaśnienia. Zabroniono mu przychodzić na lotnisko oraz latać, nawet w charakterze pasażera na maszynach sportowych.

Stański przeżył bardzo dużo, jak sam mówi. Załamał się zupełnie, był przygnębiony, nie mógł sobie znaleźć miejsca wśród ludzi. Wydawało mu się, że pokazują go sobie palcami. Ale byłoby lżej wszystko znieść, gdyby wiedział jakie wysunięto wobec niego zarzuty.

...GUSTAW SIDOROWICZ. Rozpoczyna latanie w 1927 roku. Do 1939 roku jest pilotem myśliwskim. W kampanii wrześniowej walczy w Samodzielnej Brygadzie Pościgowej Obrony Warszawy. Lata na myśliwcu P-11c, strąca niemieckiego Me-109, ale i sam zostaje zestrzelony, jest ranny. W czasie okupacji walczy w szeregach Armii Krajowej. Od 1945 roku lata w Aeroklubie Warszawskim. W 1950 roku mając około 3 000 wylatanych godzin zostaje zawieszony. Sidorowicz tak mówi o swojej tragedii życiowej:

— Zostałem poniżony, urósł mi garb jakiegoś wielkiego piętna, którego nie potrafiłem określić. Bardzo ciężko przeżyłem te chwile. Obecnie czuję się wyprostowany, lżej mi, jestem młodszy o wiele lat i trudno uwierzyć, ale nabrałem więcej sił, zupełnie inaczej zacząłem patrzeć na otaczający mnie świat. Jestem szczęśliwy, że powróciłem do rodziny lotniczej.

...JAN KALFAS. Pierwsze loty odbył na szybowcach w 1935 roku. Do 1941 roku pracuje w Wielkiej Brytanii jako mechanik lotniczy. Następnie kończy Szkołę Pilotów i zaczyna latać bojowo od 1943 roku w 300 dyonie bombowym. Po wojnie wraca do kraju. Do 1951 roku jest instruktorem samolotowym w CWL we Wrocławiu.

— Obecnie pomagam kolegom w Aeroklubie Bielsko-Bialskim. Po otrzymaniu uprawnień obejmę grupę szkolną jako instruktor. Jestem zadowolony, że znowu wróciłem do latania, o którym marzyłem od dzieciństwa.

...EDWARD WOJCZYŃSKI. Pierwsze kroki w powietrzu stawia w 1936 roku. W 1940 walczy we Francji, a później w Wielkiej Brytanii w 307 nocnym dyonie myśliwskim. Ma na swoim koncie zestrzelonych 5 pocisków sterowanych V-1 oraz dwa samoloty. Po zakończeniu wojny wraca do kraju i przystępuje do pracy w lotnictwie. W 1952 roku zostaje zawieszony bez podania powodów. Jest członkiem Partii od 1948 roku. Dotychczas wylatał 5 300 godzin.

W swojej sprawie Wojczyński wielokrotnie odwoływał się — i czekał. Do października 1955 roku nie otrzymał odpowiedzi. Napisał wówczas memoriał do Bolesława Bieruta. Po dziesięciu dniach otrzymał wezwanie do ZG LPŻ, gdzie jego prośbę rozpatrzono i załatwiono pozytywnie.

— Lotnictwo jest częścią składową mojego życia — stwierdza — *i bez niego nie mogę być szczęśliwym. Dzisiaj jestem znowu pełen entuzjazmu...*

Oto oni. Dużo można by jeszcze pisać o innych — o **inż. LECHU DUNAJEWSKIM**, który dziś z chwilą ponownego otrzymania licencji zrezygnował z bardzo dobrych warunków materialnych w Olsztynie po to tylko, aby rozpocząć pracę jako instruktor samolotowy w Jeleniej Górze, o **JÓZEFIE RUDZKIM** z Warszawy, **WŁADYSŁAWIE GAWLIKU** z Bielska, **LEONIE KŁODECKIM** z Białegostoku, **KAZIMIERZU PLENKIEWICZU** i prof. **FRANCISZKU JANIKU** z Warszawy, **WŁADYSŁAWIE BUJWIDZIE** z Łodzi, **inż. BORYSIE PUZEJU** z Bielska, dawnym myśliwcu z dywizjonu 303 — **WITOLDZIE ŁOKUCIEWSKIM** z Lublina, **ANDRZEJU BEYERZE** — lotniku dywizjonów 302, 306 i 309, **STEFANIE KALBARCZYKU** — redaktorze „Dziennika Zachodniego" ze Stalinogrodu, **RAMZESIE-KARWACKIM** i **JANUSZU SZMIDTCIE** —dziś prokuratorach z Warszawy, **EDWARDZIE DZIAŁOWSKIM** z Krakowa...

Zwrócono im prawo nazywania się dumnym mianem polskiego lotnika.

★

Lotnicy sportowi z radością witają w swych szeregach ponownie zweryfikowanych. Ludzie ci z całym entuzjazmem wracają na powietrzne szlaki, otwarte dziś dla nich szeroko.

Popełnione błędy są dziś naprawiane. Źródłem wielkich zmian, jakie umożliwiły wyciągnięcie konsekwencji z faktu zaistnienia w minionych latach wypaczeń w polityce kadrowej w lotnictwie — stała się aktywizacja społeczeństwa, które nie mogło tolerować dłużej łamania praworządności i demokratyzacji na wielu odcinkach życia.

W chwili obecnej odbywa się nowa weryfikacja. Bada się wiele niesłusznych i wątpliwych decyzji. Było ich niemało. W ciągu ostatnich jednak lat wiele się zmieniło i posiadane przez komisję dokumenty straciły poważnie na aktualności. Brak jest też wielu dokumentów. W tej sytuacji wydaje się też słuszne i celowe, aby osoby, które uważają, że decyzje byłej GKW w ich sprawach były niesłuszne, zgłaszały się i nadsyłały obecnie swe wnioski i dokumenty (zgodnie z wymaganymi przepisami) na adres Działu Kadr ZG LPŻ, Warszawa 40, ul. Długa 52 lub zgłaszały się tam osobiście. Wszystkie wnioski będą wnikliwie i sprawiedliwie rozpatrywane przez Główną Komisję Weryfikacyjną powołaną przez Zarząd Główny LPŻ i Aeroklub PRL.

(k.m.w.z.)

Monsieur PÉGOUD

Napisał: TADEUSZ GRABOWSKI 3) Ilustrował: Janusz Grabiański

Pégoud zszedł całkiem nisko, na kilkadziesiąt metrów od ziemi. Przeleciał nad główną aleją parku w kierunku ulicy Myśliwieckiej, ostro zakręcił gdzieś nad terenem Frascati, potem leciał po prostej nad ówczesnymi stajniami (zmieniano je czasami na hale wystawowe. Obecnie budynek Polskiego Radia), znowu zrobił głęboki zakręt nad Łazienkami, nadlatuje wprost na staw za boiskiem, już go mija, gwałtownie się obniża...

Trrraaach!!!...

Huk, szczęk, kurz, swąd. Aż przysiedliśmy do ziemi. Jakoś nic się nie pali. Skaczemy przez bariere, potem przez żywopłot odgradzający bieżnię od boiska. Wolniutko, ostrożnie podchodzimy do samolotu, który bezwładnie leży na lewym skrzydle.

Cisza, coś tylko syczy. Ale w środku ktoś się rusza. To dobrze, że się rusza. Podchodzimy do kadłuba. Skrzywiony pilot szarpie się z pasami ochronnymi...

— Vite, vite!... [2])

To „vite" zrozumiałem, mimo oszołomienia. Spodziewałem się znaleźć zmiażdżonego trupa, a oto szamocze się z pasami całkiem żywy i chyba silny facet.

—Grâce au ciel, on a réussi. Mais dépêchez vous!... [3])

Pégoud jest bardzo zdenerwowany, ręce wiją się w bezładnych ruchach, lewego pasa nie może odpiąć. Odpinam sprzączkę, zsuwam pas z prawego ramienia. Po chwili podaję rękę i pomagam mu się wysunąć z kabiny.

Francuz jakoś dziwnie śpieszy się, chwyta mnie za rękę, ciągnie od samolotu. Pokazuje na kałużę benzyny wyciekłej z pękniętego zbiornika. Czuć ciepło rozgrzanego silnika.

Zrozumiałem wreszcie dlaczego mu tak pilno.

Odbiegamy jeszcze kilkanaście kroków dalej. Pégoud jest już spokojniejszy. Uśmiecha się, tak jakoś trochę kwaśno, ale uśmiecha się. Przez rozchylone wargi widać dwa rzędy złotych zębów. Tylu złotych zębów na raz nie widziałem jeszcze. Nie wytrzymałem i pytam dlaczego ma ich aż tyle.

— To po ostatniej kraksie, właśnie zostawiłem na tablicy zegarów pokładowych, trzeba było wstawić sztuczne, złote.

Wydał mi się wtedy stary — dość pełna, jakby nabrzmiała twarz i te złote zęby, mimo, że miał dopiero 25 lat.

Patrzę się, skupiony na rozbity samolot, bezwładnie leżący na ziemi. Żal mi pięknej maszyny, żal mi świetnego pilota.

Benzyna już wyciekła, wsiąkła w murawę, silnik stygnie, pożar nie grozi.

Podchodzimy blisko. Pégoud głaszcze jakoś tak serdecznie, pieszczotliwie lewe, złamane skrzydło. Przesuwa dłonią po resztkach płatów, uważnie ogląda potrzaskane zastrzały, zmiażdżone części drewniane. Uśmiecha się do skrzydła, tak jakby dziękował mu, że tyle wytrzymało, że nie poszło zupełnie w drzazgi i dzięki temu uratowało mu życie.

Ogląda silnik zaryty w ziemię, strzaskane śmigło i znów odchodzi o kilkanaście kroków od samolotu, jakiś zaaferowany i nieporadny, jakby nie wiedział co robić.

— Il me semble que j'ai eu beaucoup de chance aujourd'hui [4]).

Wacek i ja mamy już pełne kieszenie kawałków śmigła, strzępów płótna z płatów i temu podobnych pamiątek. Myślę sobie, co to będzie za wspaniały „towar" do wymiany!

Wreszcie Wacek wystękał po francusku, że taka kraksa to pewnie poważna strata dla niego.

— J'ai perdu trente milles francs, mais cela pouvait etre pire [5]).

I po chwili już sam, nie pytany informuje:

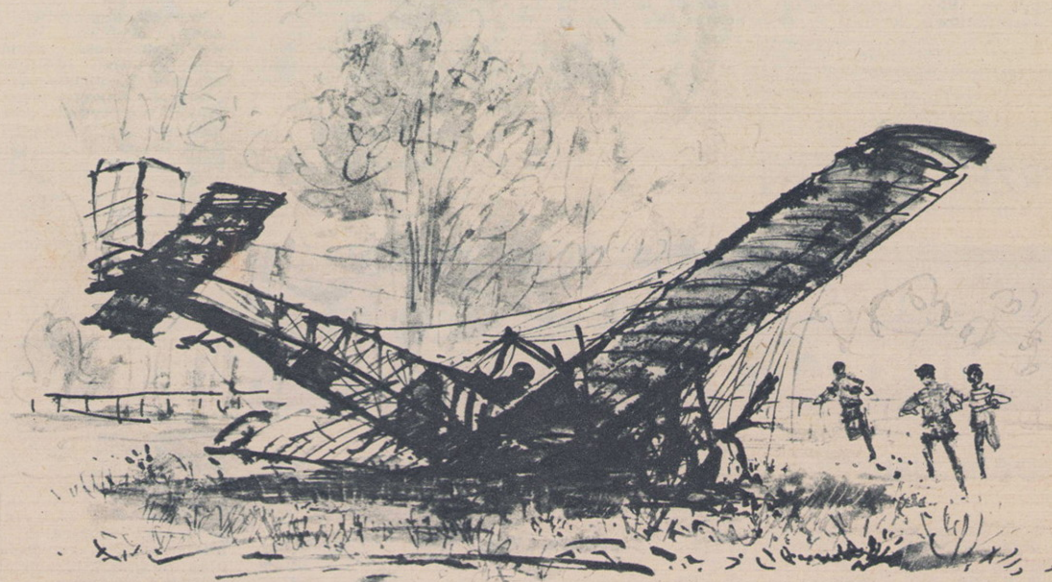
— O ułamek sekundy za wcześnie obniżyłem się za stawem i zaczepiłem skrzydłem o kasztan. Dobrze, że to młode drzewo...

Patrzę na drzewko — rzeczywiście korona kilkunastoletniego kasztana ścięta jak nożem. W strzaskanym skrzydle zielenią się kępki liści.

Pégoud odzyskuje równowagę. Uważnie ogląda boisko i otoczenie. Zaznacza, że niepotrzebnie wyjęto bramki — niejeden już raz lądował na boisku piłkarskim [6]).

Nasza potrójna samotność kończy się. Upłynęło już kilkanaście minut od chwili kraksy, którą przeżyliśmy tylko my trzej. Od strony ulicy Agrykola suną pierwsze grupki ciekawych — forpoczta tłumów, jakie za chwilą zwartym kręgiem otoczą rozbity samolot.

Po pół godzinie od ulicy Myśliwieckiej nadchodzi odsiecz w postaci kilkunastu policjantów oraz funkcjonariuszy i urzędników Warszawskiego Koła Sportowego. Oczywiście jest i dyrektor Agrykoli — Wiktor Lilpop.



Policja odsuwa ciekawych. Nie ma już ani kawałka drewna ze strzaskanego śmigła, ani nitki płótna z lewego skrzydła samolotu. Te pamiątki tkwią głęboko w kieszeniach chłopców i starszych oglądających miejsce wypadku. Policja robi kordon.

Francuz troszczy się o to, aby widzowie nie rozebrali mu na pamiątkę całego samolotu.

Wreszcie Pégoud, widząc zwarty kordon policji i funkcjonariuszy WKS, decyduje się odejść od samolotu i wyjechać z parku. Jest spokojny, ale jakiś szary, sflaczały. Przez nabrzmiałą twarz co chwilę przebiegają nerwowe drgawki, szerokie usta próbują się uśmiechać do ludzi. Odchodzi w towarzystwie Lilpopa.

Następnego dnia rano Pégoud, w towarzystwie między innymi Bronisława Kowalewskiego, zwiedzał wystawę samochodów i silników w Agrykoli. Przechodząc obok boiska wiele razy spoglądał na rozbity samolot, smętnie i bezwładnie leżący na murawie.

Dyrektor Agrykoli Lilpop rwał sobie włosy z rozpaczy — taki wspaniały dochód diabli wzięli!

★

Nazwisko Pégoud było w roku 1913 i 1914 przynajmniej tak dobrze znane na świecie jak nazwisko Lindbergha w roku 1927, po przelocie Nowy Jork — Paryż bez lądowania.

Pégoud pierwszy na świecie wykonywał ewolucje, z których każda uważana była wówczas za szaleństwo. Niektóre z nich do dzisiaj jeszcze uważane są za szczyt techniki w opanowaniu maszyny. Najszerzej komentowane były przez fachowców jego długotrwałe — trwające ponad pół godziny — loty odwrócone, głową w dół. Przez długi czas były to rekordy świata.

★

Warszawa czuła lotnictwo, jak żadne chyba inne miasto na świecie. Inne kraje i ich stolice były bezpośrednio zainteresowane w śledzeniu rozwoju powietrznego żeglarstwa — zdawano sobie już wówczas sprawę ze znaczenia lotnictwa dla działań wojennych. Ludności warszawskiej względy militarne były wówczas najzupełniej obojętne, natomiast odczuwano całą pełnię wzruszeń z ujarzmienia przez człowieka tak niedostępnego do tej pory żywiołu — powietrza.

Pierwszym, wstępnym niejako wstrząsem, który pobudził do myślenia najbardziej na te sprawy wrażliwych — były wiadomości o historycznym przelocie Francuza Blériota nad Kanałem la Manche z Calais do Dover w Anglii, z prędkością około 62 kilometrów na godzinę.

„Aeroplan jest już na tyle pewny w locie, że ludzie odważają się na szybowanie nad wielką wodą, — taki był pogląd po historycznym przelocie w dniu 26 lipca 1909 roku — ale to są ciągle jeszcze eksperymenty, praktycznego znaczenia aeroplan jeszcze nie ma".

Blériota nie widzieliśmy w Warszawie. Po jego wyczynie z różnych stron Europy szła cała masa wiadomości o wielorakich próbach kończących się zawodem, kraksą, śmiercią. Więcej było trupów niż sukcesów, które nadchodziły bardzo powoli i mozolnie wiązały na nić powietrznej chwały perełki zwycięstw pierwszych rycerzy przestworzy.

Upłynęły cztery lata i oto znowu potężnym tętnem załomotały w piersiach serca mieszkańców Warszawy, tak bardzo wrażliwe na walkę człowieka z powietrzem — na Polu Mokotowskim wylądował Francuz Marceli Brindejonc des Moulinais, pierwszy lotnik przemierzający potężny szlak powietrzny Paryż — Berlin — Warszawa — Petersburg — Sztokholm — Kopenhaga — Hamburg — Haga — Paryż. Tysiące kilometrów w powietrzu przeleciał bez zawodu, bez kraksy, na tym samym samolocie — toż to sukces niezwykły, potężny, jedyny w świecie.

Dwudziestojednoletni, silnie zbudowany, zgrabny i wysportowany Bretończyk zaimponował Warszawie, Europie i światu. Jego przelot był wyczynem nieprzeciętnym, podówczas jedynym. Wystartował z Paryża o godzinie 5 min. 15 (czas warszawski), wylądował w Warszawie o godz. 19 min. 15. Po drodze lądował w Wanne (Westfalia) i Berlinie. Dystans 1500 km pokrył w 14 godzin, znajdując się w powietrzu 9 i pół godzin. Osiągnięta przeciętna prędkość jego jednopłata typu Morane-Saulnier (silnik Gnome 80 KM) około 158 km/h (z wiatrem w ogon) na tej trasie była wspaniałym wyczynem, najlepszym osiągnięciem na świecie na tak długim dystansie, wskazującym, że niemal każdy miesiąc posuwa naprzód technikę latania.

DOKOŃCZENIE NASTĄPI

---

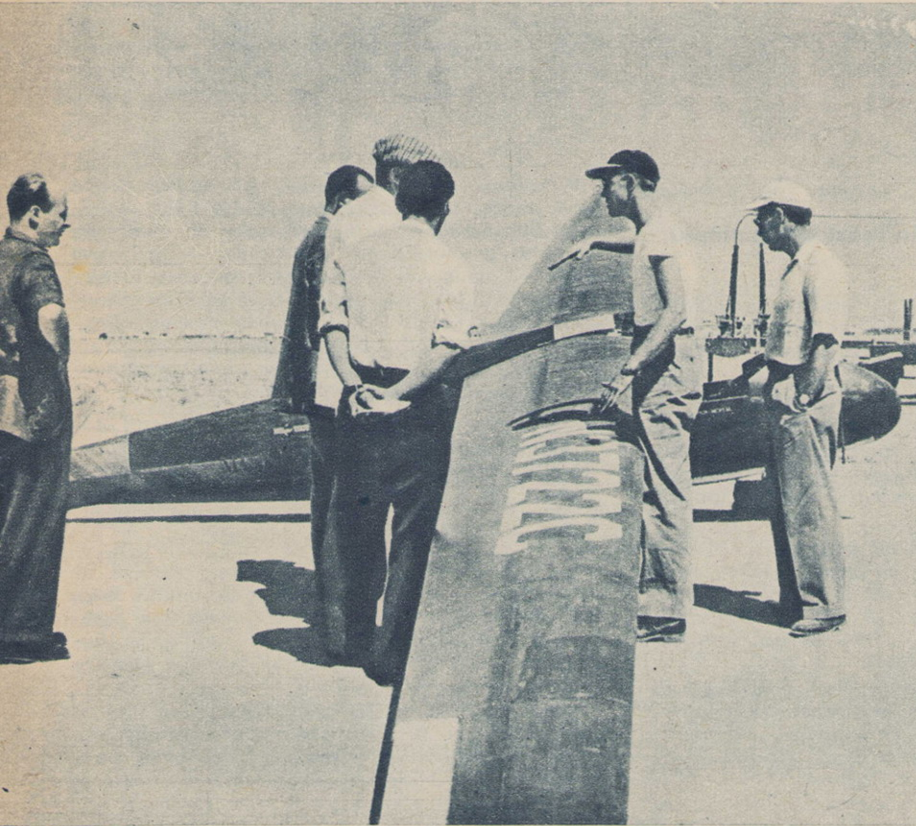
[2]) Prędko, prędko!...

[3]) Bogu dzięki, udało się. Ale śpieszcie się!...

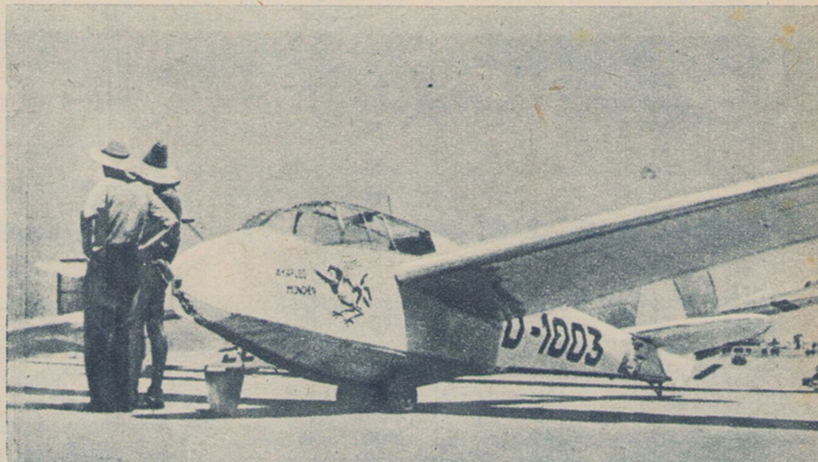
[4]) Zdaje się, że miałem dzisiaj dużo szczęścia.

[5]) Straciłem trzydzieści tysięcy franków, ale mogło być gorzeć.

[6]) Fachowcy uważają, że Pégoud zawdzięcza swe sukcesy w znacznej mierze doskonałej konstrukcji samolotu, który — jak na owe czasy — był rozwiązaniem bardzo nowoczesnym. Również i silnik jego samolotu miał opinię wyjątkowo sprawnego.



Madryt — 1952. Amerykański szybowiec laminarny RJ-5. Konstrukcja skrzydeł — metalowa, kadłub — drewniany. Drugi od prawej — Richard Johnson.



Wśród wielu typów szybowców znalazł się również w Madrycie zachodnio-niemiecki Mü-13, wyróżniający się swymi niewyszukanymi kształtami.

PRZED ST. YAN

MIĘDZYNARODOWE IMPREZY SZYBOWCOWE

ADAM ZIENTEK **(5)**

Jako pierwszą konkurencję przeprowadzono **przelot otwarty.** Zwyciężył w nim młody pilot francuski Gerard Pierre, wówczas debiutant w skali światowej, uzyskując odległość 300 km. Ponad 290 km osiągnęli Gildemyn (Belgia) i Gehriger (Szwajcaria). W dwumiejscówkach najlepszy wynik uzyskał Beuby (USA) — 267 km. Charakterystyczne w tej konkurencji były dobre wyniki szybowców stosunkowo skromnych — CM-8 (Pierre) i „Sohaj" (Gildemyn), podczas gdy np. amerykański szybowiec laminarny RJ-5 wylądował już po przebyciu 210 km. Uszkodzenie przy lądowaniu wyłączyło ten szybowiec z dwóch następnych konkurencji.

Po raz drugi przeprowadzono przelot otwarty w warunkach termiki bezchmurnej — jeżeli pominąć nieregularne ławice cirrusów oraz burze termiczne, które napotkało kilku pilotów. Niespodzianką dnia był wynik pilota duńskiego Federsena na „Olimpii" — 244 km, przed Gehrigerem — 238 km i Willsem — 235 km. Wyjątkowo w tej konkurencji najlepszy wynik dnia przypadł klasie szybowców dwumiejscowych, w której zwyciężył Kahwa (Finlandia) — 245 km, przed Hanną Reitsch (Niemcy zachodnie) — 235 km.

Przelot docelowy przeprowadzony został tylko raz i to w bardzo skomplikowanej sytuacji meteorologicznej, toteż planowane trasy wyczerpały wszystkie kierunki róży wiatrów. Zwycięzca dnia, Pierre, osiągnął swój cel na kursie północnym, przebywając 290 km. Drugim miejscem podzielili się Anglicy — Wills i Stephenson, lądując w Saragossie, 274 km, kurs NE. Podobnie na trzecim miejscu znaleźli się Quadrado (Argentyna) i Ordelman (Holandia), którzy wybrali kurs SE i osiągnęli cel odległy o 225 km. W dwumiejscówkach najlepszym okazał się Juez (Hiszpania) — 267 km.

Przelot szybkościowy rozegrany został dwukrotnie na tej samej trasie Madryt — Torresavinan, 123 km. Za pierwszym razem, mimo bezchmurnej



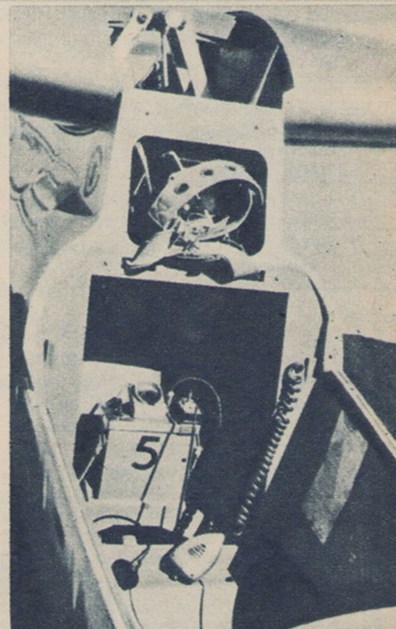
termiki i bardzo złej widoczności, do celu przybyło 43 pilotów na ogólną liczbę 51 startujących. Najszybszymi okazali się: 1) Wills — 87,4 km/h, 2) Mac Cready (USA) — 86,1 km/h, 3) Forbes (Anglia) — 82,2 km/h. Sześciu zawodników uzyskało prędkości ponad 80 km/h.

W przeciwieństwie do tych wyrównanych wyników, drugi lot szybkościowy przyniósł wiele niespodzianek. Upalny dzień obfitował w burze termiczne. Porywiste wznoszenia przekraczały 5 m/sek (poza chmurami), ale piloci napotykali również prądy opadające z prędkością 15 m/sek i większą. Afrykańczyk Helli Lash utracił w takim prądzie ponad 1000 m wysokości w ciągu 45 sekund! Mimo takiego urozmaicenia do celu dotarło 32 zawodników. Tego dnia sukcesy święcili Amerykanie. Richard Johnson uzyskał na swoim RJ-5 doskonałą prędkość podróżną 107 km/h, dystansując poważnie drugiego z kolei Paula Mac Cready — 89,4 km/h. Na trzecim miejscu znalazł się Wills, który uzyskał w burzy przewyższenie 7500 m (ówczesny rekord angielski) i dotarł do celu lotem ślizgowym, uzyskując prędkość 84,4 km/h. W klasie dwumiejscówek najlepszym okazał się Hiszpan Juez.

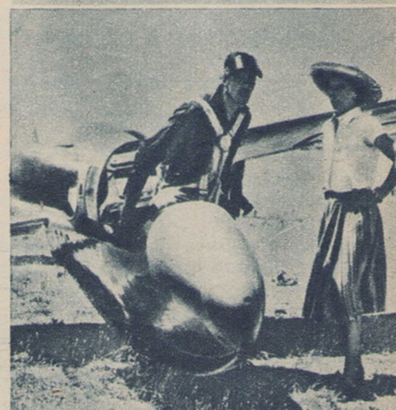
W klasyfikacji ogólnej po pięciu konkurencjach tytuł mistrza świata uzyskał Wills (Anglia, „Sky"), najstarszy z zawodników. Drugie miejsce zajął dwudziestoletni Francuz Pierre (CM-8), trzecie Anglik Forbes („Sky"), 4. Quadrado (Argentyna, „Sky"), 5. Gehriger (Szwajcaria, „Weihe"). W dwumiejscówkach zwyciężył Juez (Hiszpania), drugie i trzecie miejsce zajęli zawodnicy niemieccy — Frowein i Hanna Reitsch.

Mistrzostwa w Madrycie wskazały na doniosłość trafnej oceny sytuacji meteorologicznej, szczególnie w tych konkurencjach, w których pilot sam decyduje o doborze trasy, tj. w przelotach otwartych i w dowolnie deklarowanych przelotach docelowych. Wyciągnięcie maksimum korzyści z komunikatu wymaga dużej wiedzy meteorologicznej i samodzielnego poglądu na te sprawy, w oparciu o dużą rutynę taktyczną. Sukces Willsa, zawodnika o olbrzymim doświadczeniu wyczynowym i meteorologicznym, nie był przypadkiem, choć niewątpliwie przyczynił się doń dobry szybowiec i — należy to podkreślić — wariometr energii całkowitej (zastosowany w mistrzostwach tylko przez Willsa).

(cdn)

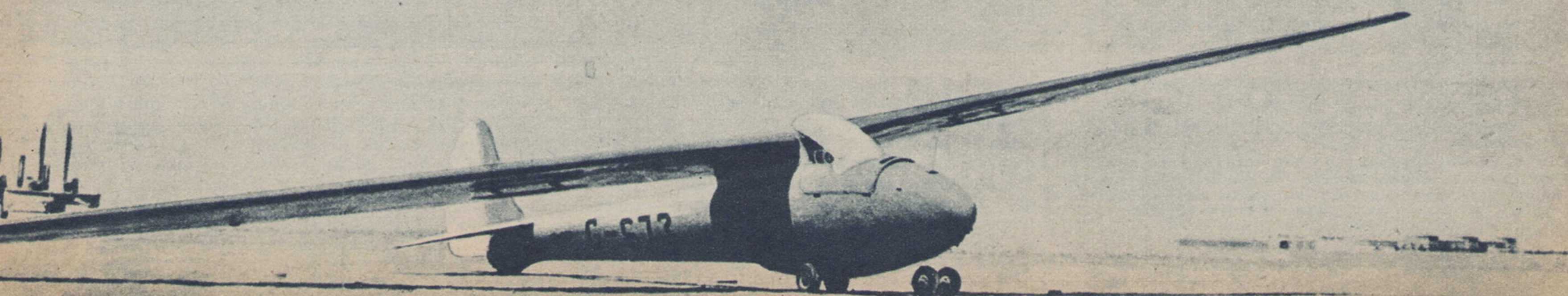


Do sukcesów ekipy angielskiej w wielkiej mierze przyczyniły się doskonałe aparaty radiowe firmy Pye. Na zdjęciu wyżej: sposób zamontowania aparatury radiowej w szybowcy „Sky".



Wyżej: Anglik Forbes, zdobywca III miejsca. Obok stoi Anna Douglas — kapitan ekipy angielskiej.

Wielki sukces na mistrzostwach w Madrycie odniosły szybowce produkcji angielskiej „Sky", plasując się na najlepszych miejscach w klasyfikacji ogólnej. Na zdjęciu niżej: szybowiec „Sky" ekipy angielskiej na lotnisku Quatro Vientos.



JAK-12 M ZSRR

KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE

JAK doniosła niedawno prasa codzienna, nasz przemysł lotniczy przystąpił do produkcji według licencji radzieckiej lekkiego samolotu wielocelowego Jak-12 M. Czytelników „Skrzydlatej" zainteresują zapewne szczegóły dotyczące tego samolotu.

Samolot Jak-12 konstrukcji inż. A. S. Jakowlewa nie jest samolotem nowym — ma już za sobą przeszło 10 lat rozwoju. Stali czytelnicy naszej prasy lotniczej mogą odnaleźć pierwszą wzmiankę o tym samolocie w listopadowym numerze „Skrzydeł i Motoru" z 1946 r. (mylne oznaczenie Jak-14). Od tego czasu Jak-12 opisywany był kilkakrotnie, zarówno w „SIM" jak i w „Skrzydlatej", przy czym opisy dotyczyły pierwszej wersji wyposażonej w silnik M-11 D, względnie M-11 FR. Ostatni opis, zamieszczony w „SP" nr 38/55 odnosi się do nowszej wersji — Jak-12 R z silnikiem AI-14 R o mocy 260 KM. Najnowszą wersją tego udanego samolotu jest właśnie budowany u nas Jak-12 M, różniący się pewnymi szczegółami od swoich poprzedników.

Samolot Jak-12 M może znaleźć szereg cennych zastosowań. Może on być użytkowany jako lekki samolot pasażerski (taksówka powietrzna), transportowy, pocztowy, sanitarny, rolniczy itp. W ZSRR samolot ten jest także wykorzystywany do holowania cięższych szybowców. Samolot odznacza się własnościami krótkiego startu i lądowania .

Jak-12 M jest jednosilnikowym, czteromiejscowym, zastrzałowym górnopłatem konstrukcji metalowej z pokryciem płóciennym.

Skrzydła proste, o obrysie prostokątnym z lekko zaokrąglonymi końcami, wyposażone są w stałe skrzela (sloty) na krawędzi natarcia oraz szczelinowe klapy i lotki na spływie skrzydeł. Konstrukcja płata — metalowa — składa się z dwóch dźwigarów i żeber z blachy duralowej. Noski żeber przed pierwszym dźwigarem, szczelina lotkowa i zakończenie skrzydeł kryte blachą. Całość obciągnięta płótnem. Skrzela wykonane z blachy. Skrzydła podparte są do kadłuba zastrzałami w kształcie litery V. Zastrzały w połowie swej długości usztywnione są za pomocą dodatkowych zastrzałów wspartych o przedni dźwigar. Na lewym skrzydle, w okolicy okucia zastrzału, zabudowany jest reflektor do lądowania. W przykadłubowych częściach skrzydeł mieszczą się zbiorniki paliwa.

Kadłub o przekroju prostokątnym skonstruowany jest w postaci kratownicy spawanej z rur ze stali chromomanganowo-krzemowej (Chromansil). Pokrycie w przedniej części blaszane, w tylnej — płótno obciągnięte na listwach profilujących. .

W najszerszej części kadłuba pod płatem mieści się wygodna kabina mieszcząca w wersji pasażerskiej pilota i trzech pasażerów. Pilot i przedni pasażer siedzą na metalowych, wyściełanych fotelach o składanych oparciach. Z tyłu umieszczona jest wygodna, samochodowa kanapa na dwie osoby. Sterownice (drążek i pedały) umieszczone są tylko przed siedzeniem pilota (z lewej strony). Szeroka tablica przyrządów mieści w części środkowej grupę przyrządów płatowcowych i nawigacyjnych, z prawej strony przyrządy silnikowe, a po lewej — tablicę odległościowego strojenia radiostacji i dźwignię sterowania silnikiem. Radiostacja nadawczo-odbiorcza umieszczona jest w kadłubie za kabiną. Wejście do kabiny, oszklonej również od góry, prowadzi przez szerokie oszklone drzwi z lewej strony. W wersji sanitarnej tylną kanapę wybudowuje się. Nosze wstawia się od tyłu przez duży trójkątny otwór z lewej strony kadłuba, zamykany blaszaną klapą. W wersji transportowej do podłogi kabiny przymocowuje się uchwyty dla unieruchomienia ładunku o dopuszczalnym ciężarze 300 kG. Dla ulżenia względnie zwiększenia zasięgu poleca się wybudować odbiornik radiokompasu i przedni fotel pasażerski. W wersji rolniczej demontuje się dodatkowo całą radiostację. W kabinie umieszcza się zbiornik na chemikalia o pojemności 470 litrów, a na zewnątrz samolotu urządzenie do rozpylania.

Konstrukcja usterzenia samolotu zbliżona do konstrukcji skrzydeł. W Jak-12 M długość kadłuba została w stosunku do poprzednich wersji powiększona o 600 mm, co pozwoliło na zmniejszenie powierzchni całego usterzenia za wyjątkiem steru kierunku. Zasadniczej zmianie uległ statecznik pionowy, który jest teraz węższy i przechodzi łagodnie w kadłub tworząc tzw. płetwę grzbietową. Usterzenie poziome ma kształt prostokątny, zaokrąglony. Jest ono podparte od dołu pojedynczym zastrzałem i dodatkowo usztywnione cięgnami. Na obu połówkach steru wysokości zabudowane są klapki wyważające.

Podwozie stałe, o układzie klasycznym. Podwozie główne trójgoleniowe (boczne golenie pokryte wspólnie płótnem), amortyzowane sznurami gumowymi umieszczonymi w kadłubie (podobnie jak w samolotach „Szpak"). Koła o niskim ciśnieniu (2,5 atn) wyposażone w hamulce. Kółko ogonowe samonastawne, z amortyzatorem olejowo-powietrznym wyposażonym w tłumik odboju. W razie potrzeby podwozie główne może być zastąpione nartami lub pływakami.

Napęd samolotu stanowi dziewięciocylindrowy silnik gwiazdowy typu AI-14 R ze sprężarką i reduktorem, o mocy 260 KM. Silnik jest osłonięty osłoną z blachy, zaopatrzoną w przedniej części w regulowane, promieniowe żaluzje.

Śmigło drewniane, dwułopatowe, przestawialne typu W-530-D 11.

inż. J. S.

DANE TECHNICZNE:

Wymiary:

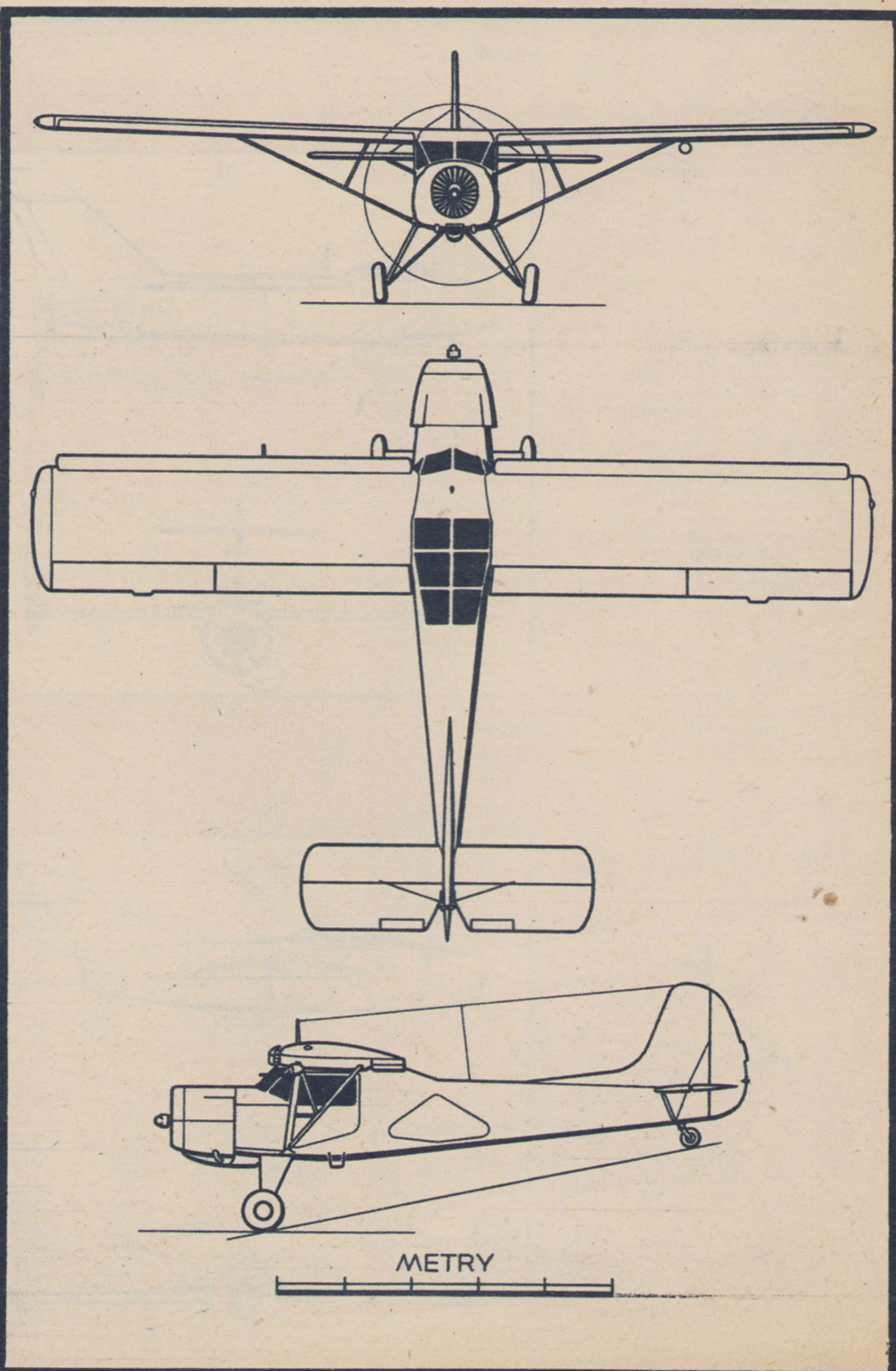
Rozpiętość	—	12 m
Długość	—	9 m
Powierzchnia nośna	—	22 m²
Wydłużenie	—	6,45

Ciężary:

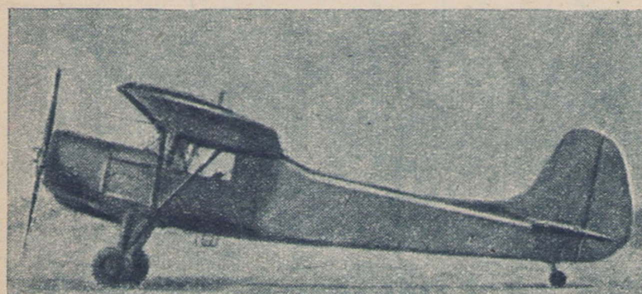
Ciężar własny	—	970 kG
Ciężar w locie	—	1 400 kG
Obciążenie powierzchni	—	6,46 kG/m²
Obciążenie mocy	—	5,4 kG/KM

Osiągi (wersja pasażerska)

Prędkość max.	—	185 km/h
Prędkość przelotowa	—	160 km/h
Prędkość lądowania	—	70 km/h
Prędkość wznoszenia	—	5 m/sek
Pułap	—	4 000 m
Zasięg	—	500 km
Długość rozbiegu	—	65 m
Długość dobiegu	—	70 m



Samolot Jak-12 M konstrukcji dr. inż. A. Jakowlewa.



MYŚLIWCE ODRZUTOWE ZSRR

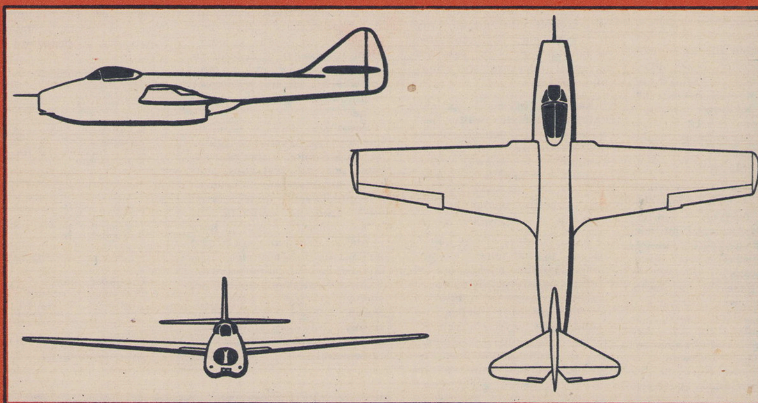
MiG-9

JEDNOMIEJSCOWY średniopłat myśliwski konstrukcji metalowej MiG-9 został zaprojektowany przez grupę konstruktorską A. Mikojana i M. Guriewicza w latach 1945—46, oblatany 24 kwietnia 1946 r. przez pilota A. Grinczika, a już przy końcu tego roku rozpoczęto jego seryjną produkcję. Publicznie pokazano tę maszynę o niespotykanym wówczas układzie w czasie defilady powietrznej 1 maja 1947 r.

Napęd samolotu stanowiły dwa silniki turboodrzutowe RD-20 produkowane w tym czasie w Związku Radzieckim. Silnik RD-20 posiadający sprężarkę osiową, pierścieniową komorę spalania i jednostopniową turbinę, dawał ciąg 800 kG. Silniki umieszczone były w dolnej części kadłuba i zaopatrzone w czołowy wlot powietrza. Kabina o laminarnej osłonie zapewniała dobrą widoczność. Zbiornik paliwa umieszczony w kadłubie za kabiną — w okolicy środka ciężkości.

Skrzydło o obrysie trapezowym, wyposażone w klapy do startu i lądowania. Podwozie trójkołowe chowało się do wewnątrz skrzydeł i w przednią część kadłuba. Uzbrojenie stanowiły dwa działka.

Rozpiętość — 12,80 m
Długość — 11,60 m
Prędkość max. — 950 km/h

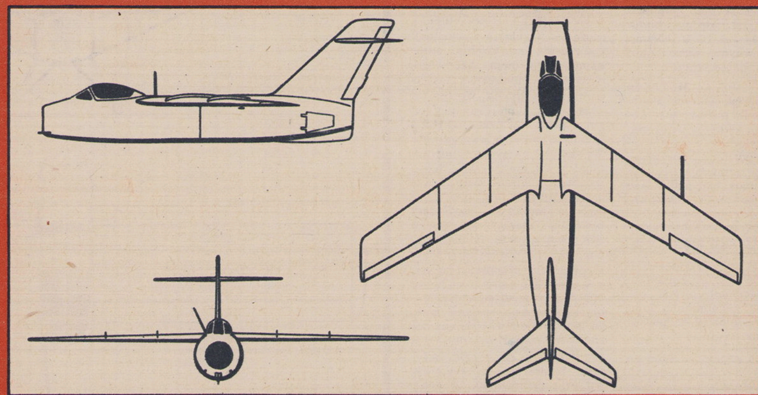


MIG-9

MiG-15

SAMOLOTEM, który wsławił zespół A. Mikojana i M. Guriewicza, stał się MiG-15 — myśliwski średniopłat o pięknej sylwetce i doskonałych osiągach. Prototyp wykonał pierwszy lot 30 grudnia 1947 roku. Po wprowadzeniu tej konstrukcji do produkcji seryjnej lotnictwo radzieckie otrzymało uniwersalny samolot myśliwski, wybijający się dzięki swym zaletom lotno-taktycznym i eksploatacyjnym na jedno z pierwszych miejsc w świecie.

Kadłub konstrukcji półskorupowej dzieli się na dwie części. W przedniej części mieści się wlot powietrza do silnika, kabina oraz uzbrojenie. W tyle kadłuba zabudowany jest silnik turboodrzutowy.

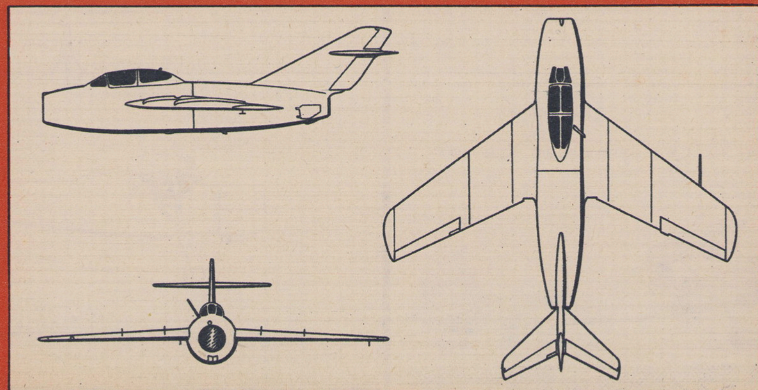


ŁA-15

Skrzydło dwudźwigarowe o dużym skosie zaopatrzone jest w klapy i kierownice strug. Podwozie trójkołowe chowane w skrzydła i kadłub. Ponieważ samolot MiG-15 jest dobrze znany Czytelnikom, zamieszczamy obok rysunek rzadziej spotykanej dwumiejscowej wersji treningowej tej maszyny, oznaczonej MiG-15 U.

Ła-15

NÓWNOCZEŚNIE z opracowaniem mysliwca MiG-15 grupa konstruktorska S. Ławoczkina wykonała prototyp lekkiego samolotu myśliwskiego, oznaczonego Ła-15. Myśliwiec ten był dostosowany do silnika, który posiadał odśrodkową dwustronną sprężarkę, jedenaście komór spalania i jednostopniową turbinę.



MIG-15 U

Ła-15 był górnopłatem konstrukcji całkowicie metalowej. Skrzydło jedno-

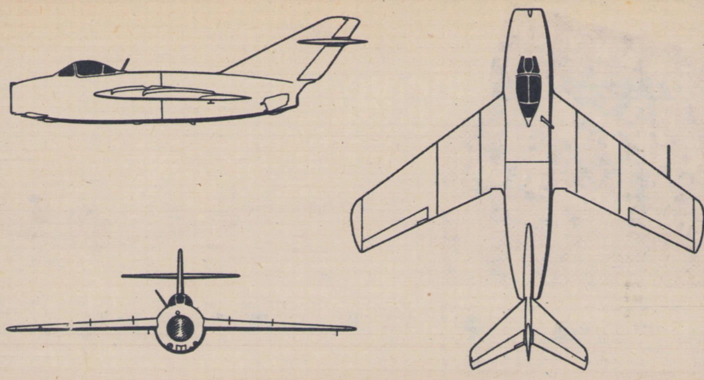
PIERWSZYM radzieckim myśliwcem odrzutowym był samolot z silnikiem rakietowym na paliwo płynne „BI“ opracowany w 1941 roku przez zespół W. Bołchowitinowa. Samolot „BI“ został zaprojektowany i zbudowany w ciągu zaledwie 40 dni. 15 maja 1942 pilot G. Bachczywandżi wykonał na tym samolocie pierwszy lot. W czasie 1942 r. rozpoczęto produkcję seryjną „BI“. W latach 1940—1945 stosowano przyśpieszacze odrzutowe zbudowane na samolotach „I-15“ i „I-153“, a następnie „Ła-9“ i „Pe-2“.

W lutym 1945 r. rząd radziecki podjął uchwałę o budowie myśliwców z silnikami turboodrzutowymi. W dniu 24 kwietnia 1946 r. zostały oblatane dwa prototypy samolotow myśliwskich „Jak-15“ i „MiG-9“.

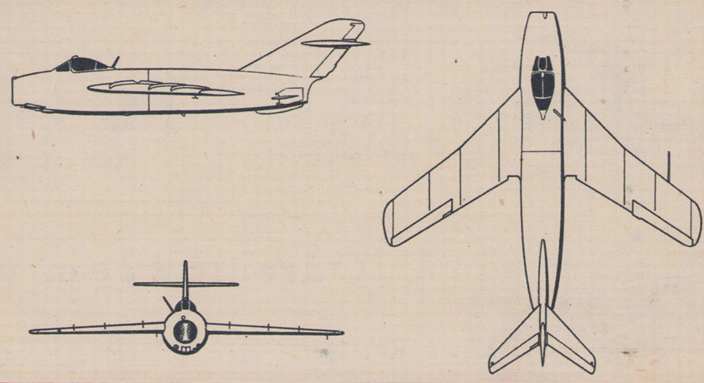
Samolot myśliwski „Jak-23“ (1947-48) z silnikiem RD-500 był już wyposażony w wyrzucany fotel pilota. Oblatany 30 grudnia 1947 r. prototyp MiG-15 zapoczątkował długą serię modyfikacji tego niezwykle udanego samolotu.

Poniżej zamieszczamy przegląd 6 ciekawszych konstrukcji z lat 1946—1955 r.

„Dzień Lotnictwa“ — 1956 przyniesie niewątpliwie dalsze dane o najnowszych samolotach odrzutowych Kraju Rad. (w)



MIG



MIG

dźwigarowe zaopatrzone w klapy i kierownice strug. Kadłub składający się z dwóch części mieścił w przedniej kabinę pilota i zbiorniki paliwa, w tylnej części — silnik. Podwozie typu trójkołowego wciągane do wnętrza kadłuba. Pozwoliło to na zmniejszenie ciężaru konstrukcji skrzydeł, lecz jednocześnie narzuciło mały rozstaw kół głównych. W tylnej części kadłuba umieszczono hamulce aerodynamiczne.

Samolot Ła-15 posiadał wyjątkowo mały ciężar w locie, co pozwoliło na uzyskanie dobrych osiągów przy silniku znacznie słabszym, niż u MiGa-15.

Rozpiętość — 11,00 m
Długość — 10,50 m

DALSZE WERSJE MiG-15

MYŚLIWIEC MIG-15, produkowany seryjnie przez przemysł lotniczy krajów obozu pokoju, podlegał ciągłym ulepszeniom. Dalsze jego wersje różnią się od MIG-15 konstrukcją hamulców aerodynamicznych, klap skrzydłowych i zastosowaniem nowych typów silników.

Myśliwce MIG-15 podobnie jak i Ła-15 posiadają ogrzewane kabiny ciśnieniowe oraz wyrzucane fotele.

Na defiladzie lotniczej w Tuszyno w roku 1955 ujrzano po raz pierwszy nowe seryjne myśliwce konstrukcji A. Mikojana, stanowiące wyraźnie dalszy rozwój słynnych „piętnastek“.

Najważniejszą innowacją jest zastosowanie nowego silnika turboodrzutowego z dopalaniem.

Skrzydła posiadają większy skos w porównaniu z MiGiem-15 oraz charakterystyczne załamanie krawędzi natarcia. W okolicy lotek została dodana trzecia kierownica strug powietrza, co zwiększa skuteczność lotek przy mniejszych prędkościach. Stateczniki również posiadają większy skos do tyłu.

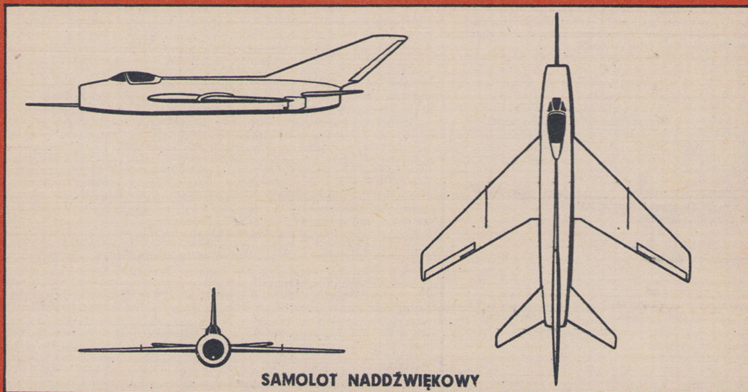
Jednomiejscowy myśliwiec opracowany przez grupę konstruktorską A. Mikojana był głównym przedmiotem zainteresowania na przeglądzie tuszyńskim w roku 1955. Jest on bowiem pierwszym oficjalnie pokazanym seryjnym radzieckim samolotem przekraczającym prędkość dźwięku.

Nowy myśliwiec, będący dalszym rozwinięciem MiGa-15 i 17, wyposażony jest w silnik turboodrzutowy z dopalaniem.

Kadłub o przekroju kołowym mieści w sobie kabinę, zbiornik paliwa, silnik i zakończony jest statecznikiem pionowym o dużym skosie. Skrzydło o cienkim profilu zaopatrzone jest w klapy i pojedyncze kierownice strug. Usterzenie poziome, umieszczone w tylnej części kadłuba, nie składa się z dwóch oddzielnych części, jak to jest stosowane w samolotach poddźwiękowych, lecz tworzy jednolitą powierzchnię. Sterowanie odbywa się przez wychylanie całego statecznika za pomocą instalacji hydraulicznej. Ciekawym szczegółem jest długi nadajnik prędkościomierza zabudowany we wlocie powietrza. Prędkość max. lotu przy ziemi — 1 600 km/h

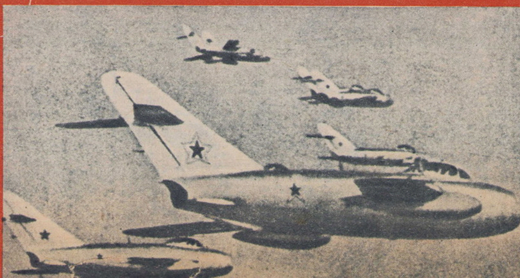
Inż. T. P.

Notatka opracowana na podstawie „Kridla Vlasti“.



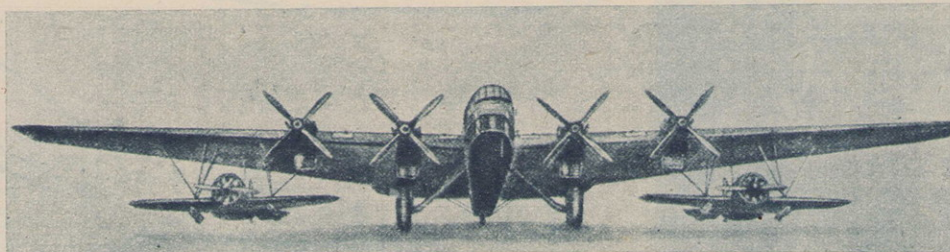
SAMOLOT NADDŹWIĘKOWY

MIG-17

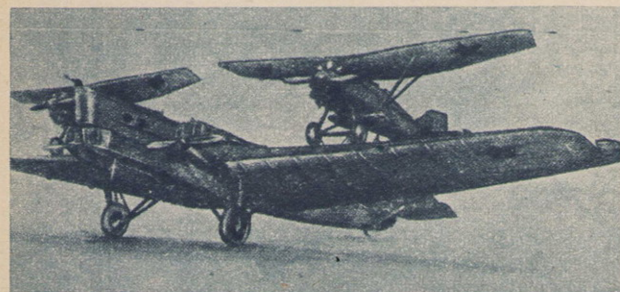


Z NIEZNANYCH kart LOTNICTWA RADZIECKIEGO

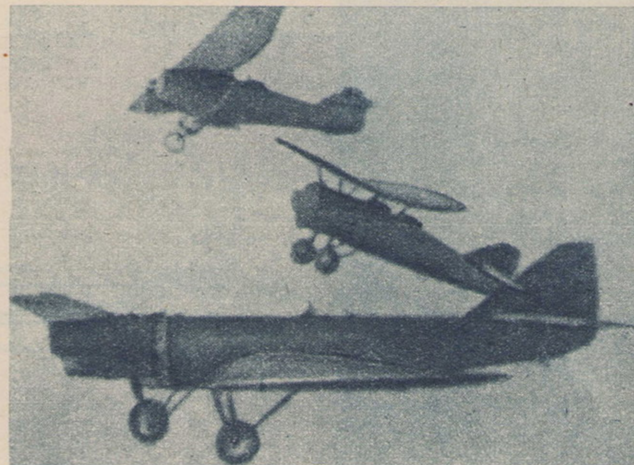
W Moskwie ukazała się w 1956 r. praca R. Winogradowa i A. Minajewa „Krótki zarys rozwoju samolotów w ZSRR", zawierająca szereg nieznanych dotąd materiałów i zdjęć dokumentalnych radzieckich samolotów. Książka zawiera również szereg tablic porównawczych danych technicznych i uzbrojenia samolotów ZSRR i innych krajów. Spośród obszernego materiału publikujemy poniżej pierwsze wybrane przykłady. Zdjęcia pochodzą ze zbiorów centralnych archiwów wojskowo-historycznych Armii Radzieckiej i archiwum zakładów lotniczych.

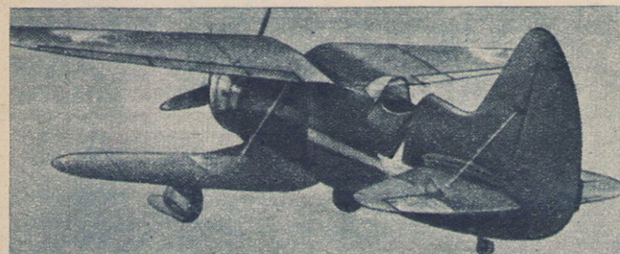


W latach 1936—1937 lotnictwo radzieckie używało jako samolotu-lotniskowca, bombowca TB-3 (ANT-6) z podwieszonymi dwoma zmodyfikowanymi myśliwcami „I-16" — „SPB" będącymi lekkimi bombowcami nurkującymi o danych: ciężar w locie — 1 941 kG, ładunek bomb — 500 kG, prędkość max. — 480 km/h.



Innym rozwiązaniem zespołu samolotów było „Ogniwo-1", składające się z bombowca TB-1 i dwóch myśliwców I-4. Zespół ten wykonał pierwszy lot 3 grudnia 1931 r. Samoloty I-4 pilotowane przez W. Czkałowa i A. Anisimowa startowały ze skrzydeł TB-1. W roku 1933 opracowano „Ogniwo-2" — zespół składający się z bombowca TB-3 i 2—3 myśliwców pokładowych I-5. W lutym 1934 pilot W. Stiepanczonok lecąc na myśliwcu wylądował w powietrzu na samolocie TB-3. Na zdjęciu: z lewej — „Ogniwo-1", z prawej „Ogniwo-1" w momencie rozłączenia się w locie.





Samolot myśliwski „IS-1" (1939 r.), w którym konstruktorzy W. Nikitin i W. Szewczenko zastosowali przekształcenie dwupłata w jednopłat. Płat dolny mógł być podnoszony — tworząc jedną całość z płatem górnym. Samoloty „IS-1" (na zdjęciu) i „IS-2" łączyły zalety myśliwców jednopłatowych (prędkość) z dwupłatowymi (zwrotność).



Jeden z myśliwców stratosferycznych MiG, opracowanych w latach 1943—1944.



Ciężki bombowiec ANT-42 (1936 r.), noszący później oznaczenie TB-7 lub Pe-8, był konstrukcji całkowicie metalowej. Załoga 11 osób. Uzbrojenie: 2 działka i 4 karabiny maszynowe umieszczone w przodzie i tyle kadłuba oraz w gondolach silników przykadłubowych. Samolot zabierał ładunek 4 000 kG bomb. Zasięg: 2 000—4 500 km, ciężar w locie — 32 000 kG, prędkość max. — 430 km/h, pułap praktyczny — 11 200 m. Napęd: 4 silniki AM-34FRN (moc łączna — 3 720 KM). Samolot ANT-42 przewyższał osiągami późniejszą amerykańską „latającą twierdzę" „B-17" (299-U).

Odrzutowcem po ZSRR

PROJEKTY

RADA techniczna Centralnego Aeroklubu ZSRR rozpatrzyła niedawno projekty nowych konstrukcji lotniczych.

I. Abramow przedstawił projekt wstępny lekkiego samolotu treningowego z silnikiem o mocy 25 KM. Jest to wolnonośny dolnopłat konstrukcji całkowicie metalowej, z chowanym podwoziem. Rozpiętość płata — 6,5 m. Rada techniczna po zapoznaniu się z projektem zaleciła dalsze jego opracowywanie.

Student instytutu lotniczego w Charkowie A. Staudie zgłosił projekt szybowca „Komsomolec CHAI", przygotowany w ramach prac kursowych przez zespół wykładowców i studentów tej uczelni. Taka metoda pracy projektowej jest niewątpliwie interesująca.

„Komsomolec CHAI" ma być szybowcem treningowym dla lotów termicznych i akrobacji. Jest to średniopłat z podwoziem jednokołowym. Konstrukcja drewniana, za wyjątkiem duralowego dźwigara płata. Również i ten projekt uzyskał dodatnią opinię Rady, która poza tym omawiała przygotowania do konferencji naukowo-technicznej na temat skrzydłowców. (w)

REKORDY

OPRÓCZ ostatnio zatwierdzonych przez FAI rekordów światowych ustanowionych przez „Latający Wagon" — śmigłowiec „Jak-24" konstrukcji A. Jakowlewa (2 silniki ASz-828 po 1 430 KM każdy) — piloci radzieccy uzyskali trzy dalsze wyniki rekordowe.

25 kwietnia 1956 r. Rafaił Kaprelian osiągnął na śmigłowcu „Mi-4" wysokość 6 017,5 m z obciążeniem kontrolnym 2 000 kG. Nazajutrz, startując na tym samym śmigłowcu, pilot Wsiewołod Winnicki ustanowił dalszy rekord, uzyskując z obciążeniem kontrolnym 1 000 kG wysokość 6 048 m. 29 kwietnia br. piloci Rafaił Kaprelian i Borys Zemskow uzyskali na śmigłowcu „Mi-4" rekordową średnią prędkość przelotową na dystansie 500 km (trójkąt: Tuszyno—Tichonowa Pustynia (pod Kaługą) — Wiaźma — Tuszyno) — 187,254 km/h.

Powyższe rekordy zostały już zatwierdzone jako wszechzwiązkowe i przesłane do FAI w celu uznania za rekordy światowe. (w)

*

Spośród 5 wszechzwiązkowych rekordów w kategorii modeli zdalnie sterowanych dwa należą do modelarza z Charkowa — Leonida Tiepłowa. Jego model łodzi latającej utrzymał się w powietrzu 13 min 40 sek i osiągnął prędkość ponad 30 km/h. L. Tiepłow ma wystąpić w Moskwie na tegorocznych pokazach w Dniu Lotnictwa ZSRR. (w)

NOWI MISTRZOWIE

Ostatnio zostały przyznane tytuły Mistrzów Sportu trzem spadochroniarkom DOSAAF. Są to: Nadieżda Priachina i Ałła Makarichina (Centralny Aeroklub ZSRR) oraz Halina Muchina (Sarańsk). (w)

Rekordowy śmigłowiec A. Jakowlewa „Jak-24" „Latający Wagon" w locie.



POCZTA Lotnicza Skrzydlatej POLSKI

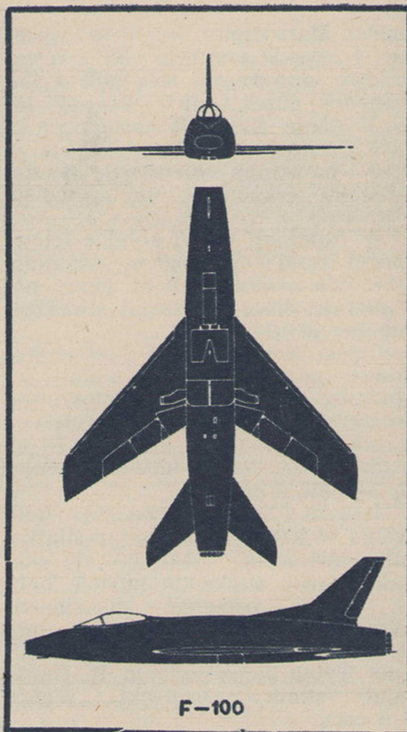
F-100 i F-86

Nasz stały czytelnik **Zygmunt Kamiński** ze Starogardu Gdańskiego prosi o dane samolotu F-100. Odpowiadamy:

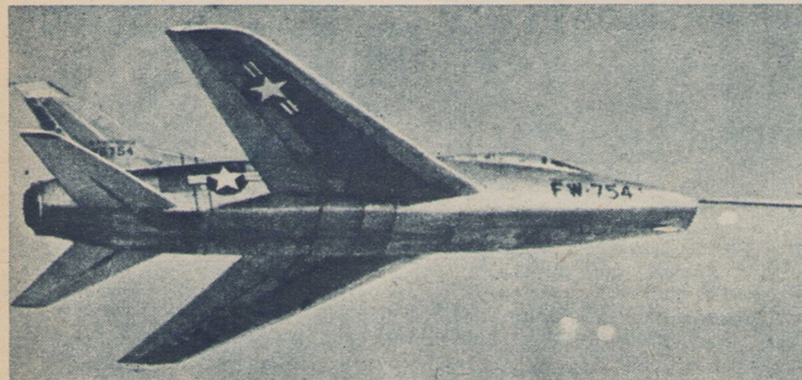
Samolot North American F-100 jest całkowicie metalowym myśliwcem odrzutowym, którego prototyp został oblatany 25 maja 1953 r. F-100 jest znany również pod nazwą „Sabre 45" lub „Super Sabre". Na samolocie tym został 29.X.1953 r. ustanowiony światowy rekord prędkości — 1 207,96 km/h. Dane techniczne: rozpiętość — 10,98 m, długość — 14,03 m, wysokość — 3,96 m, prędkość max. — 1 200 — 1 216 km/h, pułap praktyczny — 15 250, zasięg — 920 km. Silnik — Pratt and Whitney J-57 z dopalaczem. Podwozie trójkołowe.

Równocześnie podajemy opis poprzednika F-100 — samolotu F-86-D „Sabre", na którym były ustanowione światowe rekordy prędkości 1 124,137 km/h (19.XI.1952) i 1 151,798 k/h (16.VII.1953). Dane: rozpiętość — 11,3 m, długość — 12,5 m, wysokość — 4,27 m. Silnik J-47-GE-17 z dopalaczem (2 425 kG ciągu). Ciężar w locie — 6 805 kG.

(w)


F-100


F-86-D



WSZYSCY CZYTELNICY

którzy nadsyłają do naszej redakcji bądź to korespondencje na różne tematy, bądź to pytania dotyczące wielu dziedzin lotnictwa — proszeni są o dokładne podawanie swych nazwisk oraz adresów zamieszkania. Na listy anonimowe redakcja nie będzie odpowiadała. Niektórzy z Czytelników są tak... roztargnieni, że nie podając nazwiska ani adresu, proszą jednocześnie o szybką odpowiedź...

Jeżeli poruszona w liście sprawa może — naszym zdaniem — zainteresować szerszy ogół Czytelników, odpowiedzi udzielamy w tygodniku. Listów takich jest jednak niewiele i w większości przypadków odpowiadamy listownie. A zatem prosimy pamiętać o czytelnie i dokładnie napisanym nazwisku oraz adresie nadawcy.

Jan Sitarz i Witold Bauer z Jarosławia — prosimy o podanie dokładnego adresu. Odpowiedzi udzielimy listownie.

NOWY I ... DZIWNY ŚMIGŁOWIEC

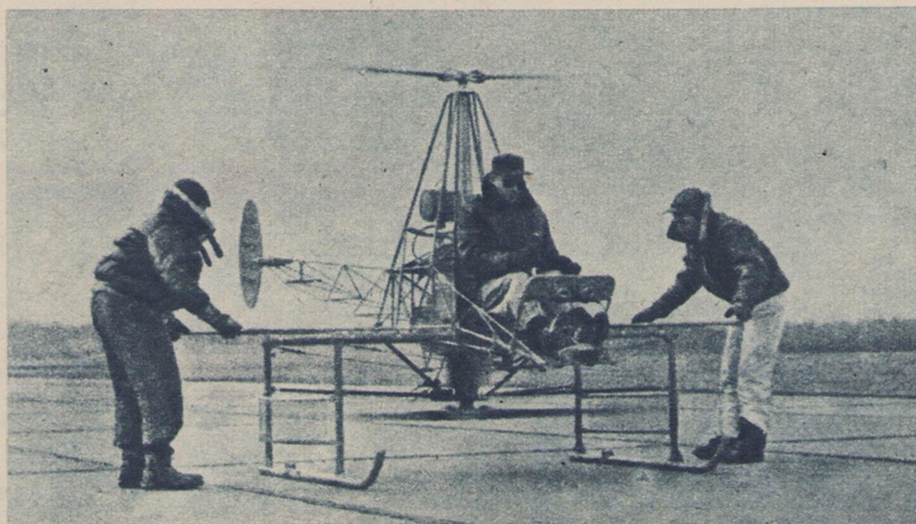
MAŁA Austria jest krajem, który wydał kilku utalentowanych konstruktorów śmigłowców. Zalicza się do nich Doblhoff — pionier napędu ciśnieniowego, Hafner — obecnie główny konstruktor angielskiej firmy Bristol, wreszcie Nagler — pionier śmigłowca jak najprostszego konstrukcyjnie.

Konstruktor ten podejmuje niezwykle śmiałe i oryginalne rozwiązania. M. in. budował on śmigłowiec z bezpośrednim napędem wirnika przy pomocy śmigieł i silników spalinowych na łopatach, jak również śmigłowiec dwuwirnikowy w układzie współosiowym, w którym silnik znajdował się pomiędzy wirnikami.

Obecnie Nagler opracował prototyp śmigłowca NH-160, który tradycyjnie już odbiega swoim schematem od wszystkich śmigłowców dotychczas zbudowanych. Oryginalność jego polega na tym, że śmigłowiec posiada dwa wirniki o różnych wymiarach i obrotach. Wirnik górny nad kadłubem ma dwie duralowe łopaty zawieszone przegubowo w głowicy. Wirnik dolny pod kadłubem, znacznie mniejszej średnicy, ma trzy łopaty drewniane zamocowane w głowicy w sposób sztywny. Napęd obu wirników udzielany jest przez silnik 70 KM, specjalnie dostosowany do pracy w śmigłowcu. Momenty wirników są jednakowe i znoszą się wzajemnie. Sterowanie kierunkowe odbywa się przez hamowanie wirnika dolnego.

W związku z tym, iż wirniki małej średnicy są w śmigłowcach mało sprawne, układ Naglera budzi wiele zastrzeżeń innych konstruktorów. Nagler twierdzi jednak, że śmigłowiec jego z „latającą platformą" — jak nazywa dolny wirnik — będzie bardziej stateczny od innych, tańszy i prostszy w obsłudze i pilotażu. Ile w tych zapowiedziach jest prawdy, pokażą próby. (RW)

Prototyp śmigłowca NH-160 podczas pierwszych prób.



LOTNICZE REKORDY SWIATOWE (11)

— E. Vergens **(Niemcy)**, na szybowcu „Weihe", w Spitzberg, w dniach 19—21.11.1942 r. **45 h 28 min**

— E. Jachtmann **(Niemcy)**, na szybowcu „Weihe", w Brüsterort, w dniach 22—24.9.1943 r. **55 h 52 min**

ODLEGŁOŚĆ PRZELOTU OTWARTEGO

— Otto Lilienthal **(Niemcy)**, na szybowcu własnej konstrukcji, w Rhinower Berge, w 1891 r. **400 m**

— W. Wright **(USA)**, na szybowcu własnej konstrukcji, w Kitty Hawk, w sierpniu 1902 r. **0,622 km**

— H. Gutermuth **(Niemcy)**, na szybowcu „Darmstadt SFV-8", w Wasserkuppe, w październiku 1912 r. **0,843 km**

— W.Klemperer **(Niemcy)**, na szybowcu „Schwarzer Teufel", w Wasserkuppe, dnia 4.9. 1920 r. **1,830 km**

— A. Martens **(Niemcy)**, na szybowcu „Vampyr", w Wasserkuppe, dnia 25.8.1921 r. **3,580 km**

— A. Koller **(Niemcy)**, na szybowcu „München", w Waserkuppe, dnia 25.8.1921 r. **4,0 km**

— W. Klemperer **(Niemcy)**, na szybowcu „Blaue Maus", w Wasserkuppe, dnia 30.8. 1921 r. **5,0 km**

— A. Martens **(Niemcy)**, na szybowcu „Vampyr", w Wasserkuppe, dnia 5.9.1921 r. **7,5 km**

— F. Hentzen **(Niemcy)**, na szybowcu „Vampyr", w Wasserkuppe, dnia 19.8.1922 r. **9,0 km**

— A. Martens **(Niemcy)**, na szybowcu „Strolch", w Wasserkuppe, dnia 25.8.1923 r. **12,0 km**

— A. Botsch **(Niemcy)**, na szybowcu „Consul", w Wasserkuppe, dnia 25.9.1923 r. **18,7 km**

— A. Martens **(Niemcy)**, na szybowcu „Moritz", z Monte Mazze do Dueville, dnia 14.10. 1924 r. **21,2 km**

— J. Nehring **(Niemcy)**, na szybowcu „Consul", z Krim do Milseburg, dnia 9.10.1925 r. **24,4 km**

— M. Kegel **(Niemcy)**, na szybowcu „Kegel", z Wasserkuppe do Gombartshausen, dnia 12.8.1926 r. **55,3 km**

— F. Schulz **(Niemcy)**, na szybowcu „Westpreusen", z Rossitten do Memel, dnia 14.5. 1927 r. **60,2 km**

— J. Nehring **(Niemcy)**, na szybowcu „Darmstadt", z Wasserkuppe do Treffurt, dnia 8.8.1928 r. **71,2 km**

— J. Nehring **(Niemcy)**, na szybowcu „Darmstadt", z Malchen do Upstadt, dnia 25.4. 1929 r. **72,3 km**

— R. Kronfeld **(Austria)**, na szybowcu „Wien", z Bergeshoevede do Horn, dnia 15.5. 1929 r. **102,2 km**

— R. Kronfeld **(Austria)**, na szybowcu „Wien", z Wasserkuppe do Hermsdorf, dnia 20.7.1929 r. **143,0 km**

— R. Kronfeld **(Austria)**, na szybowcu „Wien", z Wasserkuppe do Sienias, dnia 30.7. 1929 r. **150,0 km**

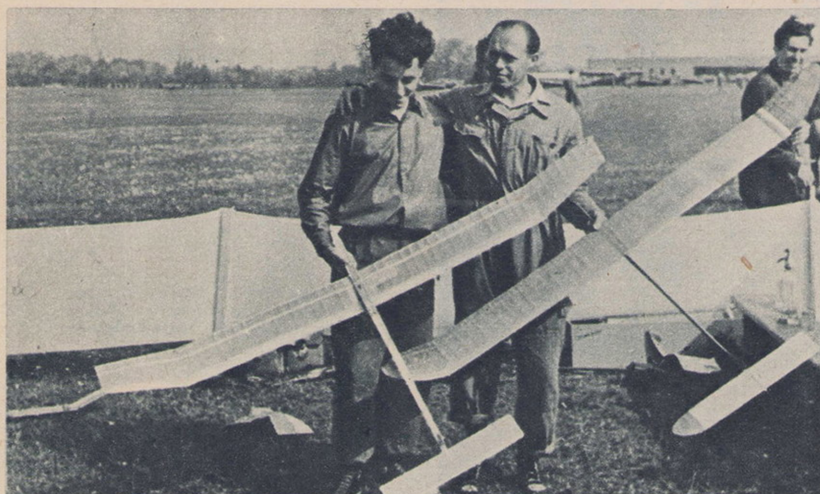
(cdn)

V MIĘDZYNARODOWE ZAWODY MODELI LATAJĄCYCH

GYURKO PAL

Korespondencja własna „Skrzydlatej Polski" z Budapesztu

Zdjęcia: ROSENZWEIG GYÖRGY



Zwycięzca w kategorii szybowców A-2 Czechosłowak Śpulak (z prawej) i Węgier Röser — zdobywca II miejsca.

Na lotnisku sportowym Alag odległym od Budapesztu o 20 km odbyły się kolejne V Międzynarodowe Zawody Modeli Latających krajów obozu pokoju, w czasie od 28 maja do 2 czerwca włącznie. Po raz pierwszy w zawodach tego rodzaju i w ogóle po raz pierwszy na arenie międzynarodowej wystąpili modelarze — sportowcy Chińskiej Republiki Ludowej. Zawodnicy z Chin przybyli do Alag 10 dni wcześniej i tu przy koleżeńskiej pomocy swoich węgierskich towarzyszy uzupełniali przygotowania do zawodów.

W spotkaniu wzięli udział zawodnicy z następujących państw: Chińskiej Republiki Ludowej, Czechosłowacji, Rumunii, Węgier, NRD, Jugosławii i ZSRR. Przybyli także obserwatorzy z Polski — Zdzisław Szajewski i Władysław Niestoj. W zawodach brały udział dwie ekipy węgierskie, przy czym do punktacji rozgrywek wliczono jedynie wyniki osiągnięte przez zawodników jednej ekipy. Zawodnicy przybyli do Alag już 24 maja, tak, że mieli możność treningu i dokładnej regulacji modeli.

W dniu 28 o godzinie 5 rano rozpoczęto starty szybowców A-2, pragnąc przeprowadzić je bez wpływu prądów cieplnych. Można śmiało stwierdzić, że istotnie do czwartej kolejki lotów wyniki były idealnie „czyste".

Przy pierwszym starcie maksimum uzyskał model Jugosłowianina A. Cavlevsky'ego. Również Niemiec Franke miał dobry wynik, zaledwie o 9 sek poniżej maksimum. Już przed zawodami, w czasie prób można było stwierdzić, że Śpulak, Cavlevsky, Röser i Rumun Bedö posiadają równorzędnej jakości modele, których przeciętny czas lotu wynosił 2'50". Przewidywania co do możliwości wyżej wymienionych sprawdziły się tylko częściowo. Przyjemną tu niespodziankę sprawił Chińczyk Siu Min-Czian, zajmując trzecie miejsce. Również niespodzianką było zajęcie ostatniego miejsca przez J. Sokołowa z ZSRR, którego prześladował w tym roku wyjątkowy pech.

Nasi koledzy z Chin cieszyli się wielką popularnością dzięki pracowitości, koleżeństwu i sportowemu zachowaniu. Stanowili doskonale zgraną ekipę, pełną humoru. Stwierdziliśmy, że Chińczykom nieobca jest wcale kultura europejska i podziwialiśmy ich umiejętności muzyczne, jak np. znajomość muzyki Beethovena, Gounoda i Schuberta.

W dniu 29 maja, również o 5 rano, rozpoczęto starty gumówek typu „Wakefield". Tu faworytami od początku byli: zawodnik radziecki Matwiejew i Węgier Benedek. Przy próbach osiągali oni 5'30" i 5'15". Obaj stosowali gumę węgierską „Laktron".

W pierwszej kolejce Benedek, Matwiejew i Ciżek (ČSR) osiągnęli maksimum. W trzecim locie na skutek przesunięcia się splotu gumy, model Matwiejewa wpadł w „pompę" i uzyskał zaledwie 155". W tej kolejce maksimum osiągnęli tylko Benedek, Ciżek i mistrz Europy, Jugosłowianin Nesić. W następnych lotach Benedek miał słabszy wynik — 110", na skutek zwichrzenia się statecznika poziomego od promieni słonecznych.

W ostatniej, piątej kolejce lotów, model Nesić'a nie mógł wystartować, gdyż źle obliczono ilość gumy napędowej. Start powtarzał dwukrotnie bez skutku.

Ciżek, Nather (NRD) i Nesić stosowali gumę Pirelli, pozostali zawodnicy wypróbowaną wielokrotnie węgierską „Laktron". Zwycięstwo Ciżka było w pełni zasłużone — posiadał on doskonały model osiągający średnio 3'30".

Jeszcze bardziej zaciętą była walka w kategorii modeli z silnikami spalinowymi, gdzie jak się okazało prawie wszystkie modele były w stanie osiągnąć maksimum. Wszyscy zawodnicy startowali z modelami wyposażonymi w silniki 2,5 cm³. Tylko Jugosłowianin B. Gunic miał silnik niemiecki Webra 1,5 cm³.

Najlepszą prędkość wznoszenia miał model Węgra Ördögh wyposażony w silnik Webra-Mach-1. Bardzo dobrą prędkość opadania wykazywał model Chińczyka Lju Ming-Dao. W modelu jego zabudowany był silnik chińskiej produkcji i częściowo wykorzystany węgierski X-3.

W dniu 1 czerwca rozpoczęto starty modeli szybkich na uwięzi (2,5 cm³). Starty obserwowano z wielką uwagą, bowiem wyniki wliczane były do punktacji zespołowej (tak by uzyskać optymalną sumę 900 pkt).

W pierwszej rundzie Węgier Beck uzyskał 182 km/h, Czechosłowak Sladky 178 km/h, a zawodnik radziecki — Gajewski 173 km/h. Na uwagę zasługują również wyniki drugiej drużyny węgierskiej, spośród której Vitkowics osiągnął 180 km/h. Zawodnicy węgierscy mieli modele wyposażone w silniki włoskie Super — Tigre 20-S. Sladky i Gajewski mieli silniki własnej konstrukcji. Fresl posiadał Torpedo 15 (USA), Niemiec Zorn i Chińczyk Sung Tsen-Jun — Webra-Mach-1, a Rumun Craioveanu silnik Zeissa.

2 czerwca na placu sportowym w Budapeszcie odbyła się ostatnia konkurencja zawodów — akrobacja modeli na uwięzi. Pogoda, która cały czas zawodów dopisywała, w tym dniu wyraźnie się popsuła (burza i deszcz, chwilami prędkość wiatru dochodziła do 7 m/sek).

W akrobacji bezkonkurencyjni okazali się zawodnicy Węgier. G. Vass — zwycięzca, posiadał model zaopatrzony w silnik 1 cm³ (!!) wytwórni „Micron" i wykonywał po mistrzowsku wszystkie figury akrobacji. Czechosłowak Fiala posiadał silnik Mc-Coy 3,5 cm³ (USA), niestety nie osiągnął pełnego sukcesu z powodu uszkodzenia silnika. Trzeba przyznać, że wiatr utrudniał akrobację, ale tym chyba większa zasługa zwycięzców, że potrafili dać sobie radę z przeciwnościami.

Warto tu wyjaśnić, że model Kmocha stracił w drugim locie statecznik pionowy — model rozbił się o ziemię.

Po kilkudniowej, pięknej walce sportowej zwycięstwo zespołowe przypadło drużynie Węgierskiej Republiki Ludowej. Drugie miejsce zajęła drużyna Czechosłowacji, trzecie — NRD, czwarte — Rumunii, piąte — ZSRR, szóste — Jugosławii, siódme — Chińskiej Republiki Ludowej.

Przed tablicą wyników na lotnisku Alag.



SZYBOWCE A-2

1. Ladislav Śpulak — ČSR —	162 + 154 + 156 + 180 + 177 = 849 sek
2. Röser Peter — Węgry —	130 + 180 + 173 + 166 + 127 = 776 sek
3. Siu Min-Czian — ChRL —	120 + 118 + 180 + 180 + 142 = 740 sek
4. A. Cavlevsky — Jugosławia —	180 + 127 + 148 + 94 + 101 = 650 sek
5. A. Franke — NRD —	171 + 180 + 110 + 103 + 78 = 642 sek
6. Bedö Sandor — Rumunia —	141 + 137 + 121 + 96 + 124 = 619 sek
7. J. Sokołow — ZSRR —	99 + 136 + 147 + 70 + 55 = 507 sek

GUMÓWKI „WAKEFIELD"

1. R. Ciżek — ČSR —	180 + 180 + 180 + 180 + 180 = 900 sek
2. V. N. Matwiejew — ZSRR —	180 + 180 + 155 + 180 + 180 = 875 sek
3. Benedek György — Węgry —	180 + 180 + 180 + 110 + 180 = 830 sek
4. G. Nather — NRD —	128 + 176 + 159 + 180 + 180 = 823 sek
5. Tsi Tsi — Da — ChRL —	176 + 152 + 176 + 129 + 180 = 813 sek
6. A. Budai — Rumunia —	131 + 132 + 154 + 170 + 180 = 767 sek
7. L. Nesić — Jugosławia —	171 + 178 + 180 + 180 + 1 = 710 sek

SILNIKOWE

1. R. Černy — ČSR —	180 + 180 + 180 + 180 + 180 = 900 sek
2. Ördögh Laszló — Węgry —	169 + 177 + 180 + 180 + 180 = 886 sek
3. Lju Ming — Dao — ChRL —	180 + 180 + 180 + 156 + 180 = 876 sek
4. S. Purice — Rumunia —	148 + 180 + 180 + 180 + 180 = 868 sek
5. B. Gunic — Jugosławia —	180 + 180 + 180 + 124 + 180 = 844 sek
6. Subotin — ZSRR —	167 + 180 + 180 + 180 + 123 = 830 sek
7. F. Tilger — NRD —	180 + 140 + 180 + 180 + 148 = 829 sek

NA UWIĘZI

1. R. Beck — Węgry —	182 + 180 + 181 km/h = 819 pkt
2. J. Sladky — ČSR —	178 + 182 + 181 km/h = 819 pkt
3. O. Gajewski — ZSRR —	173 + 169 + 175 km/h = 787 pkt
4. E. Fresl — Jugosławia —	167 + 157 + 173 km/h = 778 pkt
5. W. Zorn — NRD —	155 + 161 + 1 60 km/h = 724 pkt
6. G. Craioveanu — Rumunia —	140 + 135 km/h = 630 pkt

AKROBACJA

1. G. Vass — Węgry —	814 pkt
2. S. Fiala — ČSR —	651 pkt
3. W. Coulbier — NRD —	607 pkt
4. Seng Huan-Min — ChRL —	312 pkt
5. C. Ariton — Rumunia —	299 pkt
6. M. Wasilczenko — ZSRR —	134 pkt
7. W. Kmoch — Jugosławia —	0 pkt



Stałymi uczestnikami międzynarodowych konferencji rakietowych i astronautycznych są radzieccy uczeni. Na zdjęciu — od lewej: astronom prof. K. Ogorodników i aerodynamik prof. L. Siedow w rozmowie z przewodniczącym Międzynarodowej Unii Astronautycznej F. C. Durantem.

Z działalności PTA

PRZED VII KONGRESEM ASTRONAUTYCZNYM

W DNIU 28 maja br. odbyło się w Instytucie Matematycznym PAN w Warszawie przy ul. Śniadeckich kolejne zebranie Polskiego Towarzystwa Astronautycznego.

Prezes Towarzystwa prof. dr Kazimierz Zarankiewicz poinformował obecnych, że Polska Akademia Nauk powzięła uchwałę wzięcia w opiekę Polskiego Towarzystwa Astronautycznego. Zebrani przyjęli również z wielką radością wiadomość o postanowieniu PAN utworzenia Instytutu Rakietowego. Będzie to jedna z nielicznych w świecie tego rodzaju placówek naukowych. Instytut zatrudni na razie siedmiu pracowników naukowych. Pierwsze trzy lata przeznacza się przede wszystkim na wyszkolenie kadry polskich specjalistów w dziedzinie astronautyki, których właściwie nie posiadamy.

Polskie Towarzystwo Astronautyczne otrzymuje od PAN-u subwencję na rok bieżący w wysokości 30 000 zł.

Prof. Zarankiewicz zakomunikował również radosną wiadomość, że prof. Stener, sekretarz Międzynarodowej Unii Astronautycznej w Genewie, ustosunkował się przychylnie do przyjęcia PTA w skład członków Unii. Oficjalna decyzja w tej sprawie zapadnie na VII Kongresie Astronautycznym w Rzymie, organizowanym przez Włoskie Towarzystwo Rakietowe. Polska nauka wyśle na kongres trzech przedstawicieli. Mgr inż. Olgierd Wołczek oświadczył, że Polacy zaproponują na kongresie podjęcie przygotowań do zbudowania i wystrzelenia sztucznego satelity z załogą, wspólnym wysiłkiem wszystkich państw europejskich.

Inż. Geisler podał dalsze dane dotyczące sztucznych księżyców zaplanowanych w Roku Geofizycznym. Jeden z amerykańskich sztucznych satelitów wypuszczony będzie z pomocą rakiety trzystopniowej, której pierwszym stopniem będzie rakieta typu Wiking, osiągająca wysokość 60 km i prędkość do 4 000 km/h. Drugim stopniem będzie rakieta Aerobee, która na wysokości 200 km i przy prędkości 18 000 km/h oswobodzi trzeci stopień — rakietę na paliwo stałe. Rakieta ta osiągnie pułap 480 km, nadając sztucznemu księżycowi prędkość orbitalną na tej wysokości. Łączna długość trzystopniowej rakiety amerykańskiej wyniesie dwadzieścia parę metrów.

Najnowsze dane dotyczące głównego radzieckiego sztucznego księżyca są rewelacyjne. Wyprowadzi go również trzystopniowa rakieta, której dwa elementy o łącznej długości 46 m są już gotowe, trzeci zaś znajduje się w stadium budowy. Rakieta ta ustawi na orbicie sztucznego satelitę o masie jednej tony. Będzie on największym z zaplanowanych. Uniesie z sobą różnorodne przyrządy badawcze, przesyłając na Ziemię drogą radiową wyniki pomiarów — i przez to odda nauce olbrzymie usługi, tym bardziej, że Związek Radziecki przoduje w produkcji liliputnich aparatów, wykorzystując półprzewodniki.

Mgr inż. Mieczysław Subotowicz nadmienił, że nad sprawą budowy radzieckich sztucznych satelitów mają pieczę tak znakomici uczeni jak Piotr Kapica i gen. Jakowlew.

Według danych sprzed paru miesięcy, amerykańskie sztuczne księżyce miały krążyć w kierunku południowym. Lecąc po terminatorze tj. linii oddzielającej dzienną półkulę Ziemi od nocnej, taki sztuczny satelita byłby widoczny dwa razy dziennie — przed wschodem i po zachodzie Słońca — w każdym punkcie naszej planety. Projekt ten uległ ostatnio zmianie. Prawo międzynarodowe nie sprecyzowało bowiem dotychczas zasady eksterytorialności górnych warstw atmosfery — na wysokości setek kilometrów ponad poziomem morza. Dlatego sztuczne księżyce zaplanowane przez USA krążyć będą skośnie do równika, nie wychylając się bardziej niż do 20° szerokości geograficznej północnej i południowej. W tym położeniu nie będą one znajdowały się nad horyzontem na polskim niebie.

Mgr inż. Wołczek poinformował o utworzeniu przy uniwersytecie w Michigan komory kosmicznej do badania skutków uderzeń pyłu lecącego z prędkością 36 000 km/h. Wstępne badania wykazały dość znaczny stopień korozji powierzchniowej nawet bardzo wytrzymałych materiałów pod wpływem takiego bombardowania.

W drugiej części zebrania doc. Marczyński wygłosił interesujący referat „O cyfrowych maszynach elektrycznych". W bieżącym roku obchodzimy właśnie dziesięciolecie zbudowania pierwszej maszyny tego typu — Eniac'a. W Ameryce pracuje około tysiąca podobnych maszyn, a setki milionów dolarów przeznacza się na dalszą ich produkcję.

Sam pomysł konstruowania maszyn cyfrowych jest dość stary. Pierwsze nowoczesne próby datują się z 1820 r. i związane są z nazwiskiem angielskiego matematyka Babagge.

Arytmometr jest oczywiście tym lepszy, im szybciej działa. „Pamięć" wolna lub prędka jest w tym wypadku bardzo donosłym parametrem maszyny. Eniac wykonuje do tysiąca operacji matematycznych na sekundę. Sprawność najnowszych elektronowych maszyn cyfrowych zwiększono pod tym względem dwudziestokrotnie. Maszyny takie pracują zupełnie automatycznie, to znaczy, że po wprowadzeniu zadania i przepisu człowiek nie powinien ingerować.

Jak wiadomo, nowoczesne maszyny matematyczne mogą wykonywać tak skomplikowane czynności jak automatyczne sterowanie, grę w szachy czy tłumaczenie tekstu na obcy język. Byłoby jednak błędem sądzić, że tego rodzaju maszyny nigdy się nie mylą. Polepszenie jakości ich pracy stanowi poważną troskę i dążenie konstruktorów.

W ostatnich latach wprowadzono w tej dziedzinie nowe elementy — tranzystory, zastępujące lampy elektronowe. Tranzystory są jednak jeszcze wciąż droższe od lamp. Diody germanowe produkowane są już u nas w kraju. Zajmuje się tym zakład prof. Groszkowskiego w Polskiej Akademii Nauk.

ANDRZEJ TREPKA

JELENIOGÓRSKA PIĘĆSETKA

PIERWSZĄ sensacją tegorocznego sezonu szybowcowego był przelot Edwarda Makuli, wykonany z Jeleniej Góry pod Hrubieszów (560 km), który przyniósł mu trzeci diament do Złotej Odznaki Szybowcowej. Jest to pierwsza pięćsetka wykonana z lotniska w Jeleniej Górze, dlatego przelot Makuli wzbudził szczególne zainteresowanie szybowników, wskazując im szerokie możliwości wyczynowe Szkoły Szybowcowej w Jeżowie, która użytkuje jeleniogórskie lotnisko. Możliwości są rzeczywiście duże, jednak górzysta okolica z właściwymi jej warunkami meteorologicznymi nie zawsze sprzyja pomyślnym startowi na pięćsetkę i to nawet wtedy, gdy w całej Polsce mamy dobrą, ustaloną pogodę.

Edek Makula, zapytany o szczegóły związane z jego pięknym przelotem, chętnie opowiedział w streszczeniu o tym wyczynie.

— W Jeleniej Górze zorganizowany był obóz treningowy i eliminacyjny szybowcowej Kadry Narodowej, dlatego właśnie znalazłem okazję zaatakowania tej pięćsetki — mówi Makula. — Po przejściu chłodnego frontu wydawało się, że wystarczająco wczesny start i normalna taktyka przelotowa zapewni mi wykonanie podjętego zadania, tymczasem na samo wydostanie się z gór musiałem przyjąć specjalną taktykę.

Tuż przed startem zgłosiłem przelot jako próbę pobicia rekordu krajowego w przelocie docelowym na trasie długości 580 km, z celem w Hrubieszowie. Wystartowałem przed godz. 10.00. Podstawy tworzących się cumulusów znajdowały się zaledwie na wysokości 650 m ponad lotnisko. O godz. 10.05 poleciałem na trasę. Początek — bardzo trudny. Wznoszenia były jeszcze słabe i niestałe. W odległości około 10 km od lotniska znalazłem się w takiej sytuacji, że niewiele brakowało mi do lądowania. Uratowałem się po około 20-minutowym żaglowaniu nad dwoma sympatycznymi górkami. Wiał wiatr z kierunku W o prędkości ponad 40 km/h. Dalszy skok po wykręceniu się w przechodzącym kominie — i znalazłem się nad Górami Łomnickimi.

Znów trochę żaglowania jak w „poczekalni" i dalszy skok do przodu. W taki sposób doleciałem do Wałbrzycha. Stąd zauważyłem, że w kierunku na północ od trasy rozwinęło się normalne cumulusowe zachmurzenie, gwarantujące dalszy, bezpieczny przelot. Z wysokości 700 m zaryzykowałem wypad na północ. Mając 350 m wysokości osiągnąłem zauważone chmurki. Po krótkim manewrowaniu pod jedną z nich znalazłem nareszcie dobry komin, w którym z prędkością 3 m/sek wykręciłem na wysokościomierzu aż 1 200 m. Do tego miejsca moja prędkość przelotowa równała się zaledwie prędkości wiatru. Teraz sytuacja zmieniła się zupełnie. Znajdowałem się co prawda z boku od mojej trasy, jednak mogłem nareszcie lecieć wysoko i szybko.

Po pewnym czasie zaczęły się tworzyć szlaki cumulusów. Wykorzystałem jeden z nich i to z takim skutkiem, że odcinek około 120 km „przejechałem" bez krążenia z prędkością przelotową rzędu 150 km/h. Tak doleciałem do Brzegu nad Odrą. Szlak skończył się, a dalej... były cumulusy. Wznoszenia spadły do 1 m/sek.

Trochę nieostrożnym skokiem osiągnąłem po jakimś czasie Częstochowę, gdzie na wysokości 200 m znalazłem komin 2 m/sek. Warunki zaczęły się polepszać. Wykręciłem 1 400 m, osiągając podstawę cumulusa. Bez trudności znalazłem się nad Górami Świętokrzyskimi, jednak tutaj przyhamował mnie kryzys warunków. Dłuższy czas męczyłem się na 250 m. Kiedy wreszcie doszedłem do pułapu na wysokości 1 500 m, znów zaczęły się ustawiać szlaki. Skwapliwie skorzystałem z okazji i do Wisły połączenie miałem zapewnione.

Od Wisły niebo pokryło się całkowicie stratocumulusem. Zorientowałem się w porę i ratując się na każdym najsłabszym wznoszeniu, przekroczyłem 400 km. Z dużym trudem, jednak dzięki pomyślnemu, silnemu wiatrowi doleciałem do Zamościa, gdzie diament miałem już w „kieszeni". Znalazłem 0—1/4 sek i już myślałem, że uda mi się osiągnąć cel przelotu — Hrubieszów. Jednak w tym czasie wiatr zmienił kierunek na NNW i zepchnął mnie z trasy.

Lecąc nisko i widząc pod sobą bardzo podmokłe pola z resztkami tającego śniegu, zacząłem się obawiać czy w razie przygodnego lądowania uchronię się od uszkodzenia szybowca, względnie innych nieprzyjemności. Leciałem coraz niżej i kiedy zupełnie straciłem szanse dotarcia do celu, wybrałem sobie jakie takie pole i wylądowałem w odległości 560 km od startu i 20 km od Hrubieszowa. Rekordu nie pobiłem, jednak fakt uzyskania „diamentowej" odległości był dla mnie równie cennym osiągnięciem, zamykającym sześcioletnie ubieganie się o Diamentową Odznakę Szybowcową. W czasie tych sześciu lat, mając dwa diamenty, bez powodzenia 8 razy atakowałem pięćsetkę przekraczając sześć razy odległość 400 km. Teraz mogę spokojnie pomyśleć o rekordach.

Rozmowę przeprowadził

mil.



z lotu po kraju

Czy aby tylko niepogoda?

NR 20 „Skrzydlatej Polski" z dnia 13.V.1956 r. jest bardzo barwny i obfituje w ciekawe artykuły. Na str. 10 Andrzej Trzciński zamieścił sprawozdanie z Eliminacyjnych Zawodów Modelarskich we Wrocławiu, które odbyły się dnia 15.IV.1956 r. Tu właśnie sęk. Zastanawia mnie i moich kolegów takie powiedzenie, cytuję: „Z powodu wybitnie niesprzyjających warunków atmosferycznych (deszcz) poważnych wyników nie osiągnięto". Lecz gdy uczestnicy tych zawodów przeczytają to zdanie i zastanowią się nad nim, dojdą do innego wniosku. Każdy powie, że to nie pogoda wpłynęła na złe wyniki, ale niewłaściwe przygotowanie, a przede wszystkim brak materiału. Ja osobiście byłem na zawodach i startowałem w nich, wiem zatem, jak one przebiegały. Imprezę te należy rozpatrzeć pod takimi względami jak: same modele (9), ich loty oraz organizacja.

Modele na eliminacjach były wykonane „dość" starannie, miały przeważnie kształty nowoczesne tj. długi kadłub, krótkie skrzydła i statecznik. Lecz co najbardziej uderzało, to pokrycie papierem powielaczowym, na którym znajdowały się napisy nie związane z modelarstwem, świadczące tylko o ubóstwie. Modele w większej części były słabej konstrukcji. Po odczepieniu się z holu dostawały silnych wibracji skrzydeł i szybko lądowały. Inne łamały się w powietrzu, jak zapałki w ręce olbrzyma. Niektóre modele w ogóle nie wystartowały, gdyż już w lotach próbnych ulegały zniszczeniu z powodu złego przygotowania w modelarni macierzystej. Trafiały się dość często modele niecelnowane, co przy deszczu powodowało rozklejanie się ich. Oczywiście były i modele wykonane ładnie, starannie, wykazujące się dobrymi lotami.

Na odcinku modeli silnikowych istnieje w naszym województwie całkowite zacofanie. Spośród 8 modelarzy z modelami silnikowymi — zaledwie 3 modele miały poprawny lot, z tego jeden uległ rozbiciu po pierwszym starcie (pęknięcie kadłuba). Niektórzy nie wystartowali w ogóle, ponieważ nie mogli uruchomić swoich silniczków. I tak np. jeden z modelarzy z Wałbrzycha zapalał silniczek 2 godziny i nie mógł go uruchomić. Innym zawodnikom uruchamiali i regulowali silniczki modelarze z kadry lub z WOML-u we Wrocławiu. Ale już największym błazeństwem były modele redukcyjno-latające, których było aż... dwa. Jeden z Jeleniej Góry, wykonany starannie, nie startował w ogóle, gdyż właściciel tłumaczył? nam, że nie może go puszczać (dziwne) bo model jest nowy, dopiero co zrobiony. Drugi — była to karykatura Po-2 czy CSS-13 (właściciel sam nie mógł nam powiedzieć, co to jest). Przy tym modelu jedynie silniczek pracował dobrze. Lot odbywał się na lince ze szpagatu, długości około 7—8 metrów. Był to po prostu lot na wędce, a nie na uwięzi. Model uciekał nosem od koła jakie zataczał, spadał, uderzał o ziemię, a wtedy modelarz wyrzucał go w powietrze i lot odbywał się nadal.

Jednakże najlepsze świadectwo poziomu naszego modelarstwa dał członek kadry wyczynowej kol. Stec. Przybył on na zawody z dużą, ładną skrzynią na modele i wzbudzał wielką sensację. Każdy był zaciekawiony jego modelami. Rzeczywiście, były one wykonane bardzo starannie, aż się nie chciało wierzyć, że można takie zbudować. Lecz jakież było rozczarowanie wszystkich, gdy zaczęły się loty. Modele „odmówiły posłuszeństwa". Dwa spośród nich rozbiły się, a trzeci latał bardzo słabo. Wśród modelarzy zaczęto mówić, że jak kadra ma takie wyniki, to co dopiero my?

Teraz kilka słów o samej organizacji. Zawody odbywały się przy zniszczonym hangarze poniemieckim, który służył modelarzom za schronienie w czasie deszczu. Starty szybowców A-1, A-2, A-3 przeprowadzane były chaotycznie, jeden obok drugiego. Każdy się tam kręcił i przeszkadzał. Gumówki, tak jak i modele silnikowe — nie miały z czego startować.

Na zakończenie chciałbym jeszcze zaapelować do kol. Trzcińskiego, by na przyszłość bardziej krytycznie patrzał na takie imprezy i by nie ukrywał prawdy. Takim artykuł może tylko stworzyć błędną opinię, że na terenie woj. wrocławskiego modelarstwo stoi na wysokim poziomie i nie popełnia się żadnych błędów w pracy i na zawodach.

ALEKSANDER BAMBAUER
Kamienna Góra

ŻYCIE AEROKLUBÓW

W RELACJI NASZYCH KORESPONDENTÓW

Kierownik Aeroklubu Warszawskiego odpowiada

W 20 numerze „Skrzydlatej Polski" z dnia 13.V.56 r. został zamieszczony artykuł pt. „Kto przeszkadza szybownikom Warszawy w lataniu", którego treść skierowano ostrym piórem (nasyconym nieprawdą) pod adresem kierownictwa Aeroklubu Warszawskiego. Nie chciałbym, żeby odpowiedź ta została zrozumiana przez (niektórych) pilotów szybowcowych WA LPŻ jako odgryzienie się za zarzuty, a potraktowana jako dokładne wyjaśnienie, będące stwierdzeniem stanu faktycznego, z czym na pewno redaktorzy tego artykułu po głębszej analizie się zgodzą. Dając wyjaśnienie na zarzuty, bezsprzecznie zależy mi nie na tym, żeby „wyglądać" kierownictwu klubu o ile dopuści się ono czynów godnych publikacji lub tłumienia zdrowej krytyki, lecz na tym, by takie doraźne nieprzyjazne stosunki zostały zlikwidowane i aby dalsze artykuły kierowane do „Skrzydlatej Polski" miały charakter wzorowej współpracy między pilotami a kierownictwem aeroklubu.

Pierwszy zarzut dotyczący zawieszenia przeze mnie lotów w dniu 29.4.br. tj. w dniu próbnej defilady pierwszomajowej oraz zwolnienia personelu technicznego do domu, w świetle prawdy wygląda następująco:

Zgodnie z poleceniem komitetu organizacyjnego obchodu pierwszomajowego przy ZS LPŻ na dzień 29.4. została zaplanowana próbna defilada, która na podstawie przedstawionego planu WA LPŻ winna rozpocząć się o godzinie 9.30 i trwać do godz. 15.00. Z uwagi na duże trudności w zabezpieczeniu (120-osobowej) kolumny w dniu 28.4. zostało uzgodnione, że lotów nie należy organizować, zabezpieczając w ten sposób możliwie jak największą frekwencję. Powyższa decyzja została podjęta nie jednoosobowo, a uzgodniona z p.o. kierownika wyszkolenia tow. Dudzikiem, I Sekretarzem POP tow. Perką i przewodniczącym Rady Klubu tow. Pomianowskim.

O ile zgodne z prawdą jest, że próbna defilada pierwszomajowa zakończyła się o godz. 11.15, o tyle nieprawdą jest, że w danym dniu zezwoliłem personelowi technicznemu na powrót do domu, gdyż mechaników w tym dniu w ogóle w aeroklubie nie było.

Przypuszczam, że koledzy piloci szybowcowi potwierdzą fakt, że po zakończeniu próbnej defilady udałem się osobiście na lotnisko z chęcią zorganizowania lotów szybowcowych, co się nie udało jednak z powodu nieobecności: a) mechaników, b) instruktorów szybowcowych, c) niezamówienia lotów w dzień poprzedni.

Drugi zarzut dotyczy zawieszenia lotów w dniu 2.5. 56 r. tj. w dniu rozpoczęcia IX Wyścigu Pokoju z obawy przed ewentualnym pojawieniem się szybowca lub samolotu nad stadionem, co zostało określone „asekuranctwem" — nie ma żadnej podstawy. Odchodząc z lotniska na tę imprezę dałem polecenie wprost odwrotne, a mianowicie, żeby loty się odbyły i aby instruktorzy przestrzegali pilotów przed zbliżaniem się nad stadion jakiegokolwiek samolotu lub szybowca. W danym dniu rzeczywiście lotów nie było, a wyjaśniając sprawę dnia następnego u swego zastępcy d/s wyszkoleniowych tow. Dudzika dowiedziałem się, że w danym dniu nie było także i pilotów.

Trzeci zarzut — zawieszenia lotów w związku z odprawą ZG LPŻ, który znajduje się w tym artykule, chociaż nie dotyczy kompetencji aeroklubu (decyzja ZG LPŻ) — jest niesłusznie postawiony jak i niesłuszna była interwencja u V-ce Prezesa ZG LPŻ mjr. Stanisławskiego oraz chęć dalszej interwencji u gen. Turskiego i Dowódcy Wojsk Lotniczych. Niesłuszny dlatego, że WA LPŻ w takich wypadkach nie może być uprzywilejowanym w stosunku do innych aeroklubów.

Redaktorzy artykułu byli zdania, że kierownictwo WA LPŻ przeszkadza w lataniu szybownikom. Z całą odpowiedzialnością twierdzę, że byli oni w dużym błędzie. Kierownictwu aeroklubu bardziej zależy na intensywnym lataniu szybowników, jak niektórym szybownikom, którzy oprócz osobistego latania szybowcowego — innych potrzeb w klubie jak i dla klubu nie widzą, a co natomiast widzi i za co odpowiada kierownictwo aeroklubu. Jednym z dowodów jest to, że 16-osobowa grupa podpisująca się pod artykułem na defiladzie 1-szomajowej (w której brała udział kolumna aeroklubu) była reprezentowana tylko 30-procentową ilością osób bez obecności organizatorów akcji (chęć ustawienia kierownictwa do roboty) — kol. Sławomira Makaruka i kol. Zofii Widort.

Kończąc wyjaśnienie, które jest stwierdzeniem rzeczywistych faktów (co można i należy sprawdzić), jak zaznaczyłem na wstępie nie ma ono na celu zaostrzenia stosunków między niektórymi pilotami szybowcowym a kierownictwem aeroklubu, lecz dąży do ogólnego porozumienia w realizacji naszego wspólnego celu, którym jest zajęcie jak najlepszego miejsca we współzawodnictwie aeroklubów LPŻ.

STANISŁAW DEREWIŃSKI
Kierownik Warszawskiego Aeroklubu LPŻ

Od redakcji

Jak z powyższego wynika, kierownik Aeroklubu Warszawskiego stwierdza, że zarzuty pilotów są niesłuszne, gdyż zrozumieli oni niewłaściwie decyzje kierownictwa. Nam się jednak wydaje, że o ile odpowiedź kierownika należy — merytorycznie — przyjąć za słuszną, to nie zmienia to wcale faktu, że istnieją w Aeroklubie Warszawskim rozdźwięki pomiędzy kierownictwem (a ściślej kierownikiem), a niektórymi grupami pilotów, chociażby tą szesnastką, która wystosowała list do redakcji. Nie ulega wątpliwości, że tego rodzaju rozdźwięki psują atmosferę w klubie, która — rzecz jasna — nie sprzyja lataniu, a przeciwnie — przeszkadza.

Nie wnikając w meritum sprawy „zatargu", który można w tej chwili uznać za zażegnany, pragniemy stwierdzić, że prawda w tej całej sprawie leży pośrodku. Bez winy nie są tu sami szybownicy, ani też kierownictwo klubu, które powinno umieć rozmawiać z pilotami, wyjaśniać im prawidłowo wszystkie wątpliwości i odpowiedzieć na każde zadane pytanie. Sam fakt, że szesnastoosobowa grupa pilotów szybowcowych nie znajduje w tym odosobnionym przypadku zadowalających odpowiedzi w kierownictwie klubu, ani nawet w ZG LPŻ, zmusza ją do szukania odpowiedzi gdzie indziej, w tym przypadku w redakcji. Aby usunąć to nieporozumienie i oczyścić w ten sposób atmosferę jaka się wytworzyła, proponujemy ze swej strony, aby kierownictwo aeroklubu zaprosiło tych 16 pilotów do siebie wraz z przedstawicielami redakcji na wspólną naradę, która niewątpliwie, w rozmowie „w cztery oczy", wyjaśni wszystkie dotychczasowe wątpliwości. Należy bowiem stworzyć w aeroklubach zdrową i sportową atmosferę walki o stałe podnoszenie wyników i osiągnięć lotniczych. Powinno na tym zależeć zarówno członkom aeroklubów jak i ich kierownictwom.

Czekamy zatem na zaproszenie na wspólną naradę do Aeroklubu Warszawskiego.

Kilka uwag o pracy rad klubów

PRZY każdym aeroklubie istnieje Rada, powstała z wyboru przez pilotów i skoczków lub też z „urzędu" drogą dokooptowania. I chociaż Rady pracują już drugi rok — o zakresie obowiązków i uprawnieniach im przysługujących oraz o doświadczeniach jakie zostały zdobyte w czasie ich działalności stanowczo zbyt mało się mówi tak na zebraniach klubu jak i w naszej prasie (o sprawach omawianych w Radzie Aeroklubu wie tylko nieliczna grupa pilotów).

Chociaż w zasadzie każdy zdaje sobie sprawę, iż przedmiotem prac Rady Aeroklubu winny być przede wszystkim te problemy, które w sposób bezpośredni przyczyniają się do wykonywania planów wyszkoleniowych oraz treningu, jednak w praktyce nie zawsze się na to zwraca uwagę. Zdarza się, iż na zebraniach Rady brak jest uszeregowania tematów obrad pod względem ich „ciężaru gatunkowego" i wpływu na wykonanie planu wyszkoleniowego oraz rozwoju życia sportowo-lotniczego w aeroklubie. Przykładem tego było właśnie jedno z ostatnich kwietniowych zebrań Rady Aeroklubu Wrocławskiego. Na porządku obrad były między innymi sprawy: „regulaminu współzawodnictwa wewnętrznego", sportu i klubowych zawodów lotniczych.

Sprawa „regulaminu współzawodnictwa" w Aeroklubie Wrocławskim jest problemem powodującym wiele dyskusji między poszczególnymi sekcjami i na nieszczęście znalazła się w pierwszej kolejności obrad. Nic więc dziwnego, iż dyskusja na ten temat trwała przeszło dwie godziny i zebrało czasu na omówienie sprawy najważniejszej, mianowicie zawodów klubowych. O dyskusji nad regulaminem i wnioskach, jakie mi się w tej sprawie nasunęły, postaram się napisać oddzielnie. W tej notatce chciałbym zwrócić uwagę na zasadniczy, moim zdaniem, błąd popełniany często na naszych zebraniach. Wydaje mi się, że zbyt wiele poświęcamy czasu na wygłaszanie deklaracji w stylu „na bazie, po linii... i według wytycznych...", a stanowczo za mało wykazujemy własnej inicjatywy w konkretnym rozwiązaniu ważnych dla nas problemów szkolenia, treningu i współzawodnictwa. Prawie dwu- i półgodzinna dyskusja nie doprowadziła w zasadzie do niczego. Nie podjęto żadnej decyzji, nie przegłosowano poddanych pod dyskusję wniosków i zastrzeżeń dotyczących stosowanych dotychczas regulaminów współzawodnictwa.

Każdy z członków Rady zdaje sobie chyba sprawę, iż nie zbieramy się dla towarzyskiej wymiany poglądów, lecz w celu rozwiązania konkretnego zagadnienia jakim w tym przypadku było stworzenie możliwie najsprawiedliwszego regulaminu współzawodnictwa klubowego. Dyskusja nie jest przecież celem samym w sobie. Winna ona przyczynić się do poprawy istniejącego stanu rzeczy.

Na zakończenie chciałbym podać wnioski jakie nasunęły mi się w czasie zebrania i które skłoniły mnie do napisania tego artykułu:

1. Plan zebrania Rady Klubu winien być podany kilka dni wcześniej do wiadomości wszystkim członkom klubu, a członkowie Rady winni mieć wgląd do materiałów i sprawozdań dotyczących spraw stawianych na porządku obrad.
2. Na zebraniu Rady winien być opracowany, chociaż w ogólnych zarysach, plan obrad i termin następnego zebrania Rady Aeroklubu.
3. Plan zebrania Rady winien być opracowany wg. ważności spraw wynikających z lotniczej specyfiki sportowej (sprawy lotnicze na początku zebrania).
4. Obowiązkowo należy ująć w punkt obrad sprawozdanie z realizacji wniosków z poprzedniego zebrania.
5. Czas przeznaczony na posiedzenie Rady nie powinien zajmować więcej niż 2 do 3 godzin.

Wnioski te są oczywiste i aż wstyd mi o nich pisać, ale niestety, w praktyce często się o nich zapomina!

inż. KAZIMIERZ GONET
Wrocław

Milczenie nie zawsze jest złotem

JESZCZE w roku 1955 kierownictwo Aeroklubu Bydgoskiego wystąpiło do Wydziału Zaopatrzenia ZG LPŻ o przydział motocykla do celów służbowych. Prośbę motywowano tym, że Fordon, w którym mieści się siedziba aeroklubu — oddalony jest od Bydgoszczy o 15 km i pracownik jadący do miasta nie mając możliwości powrotu traci cały dzień. A spraw do załatwienia było i jest dużo, np. odwiezienie poczty do ZW LPŻ, zakup materiałów, odbiór pieniędzy z banku, odprawy itp.

Niestety, pismo to zostało dotychczas bez echa. W dniu 13 kwietnia br. wysłano do Wydziału Zaopatrzenia ZG LPŻ monit, lecz i tym razem milczenie było jedyną odpowiedzią, pomimo, że prośba poparta została przez ZW LPŻ.

Czyżby Zarząd Główny stosował metodę wg. starego przysłowia „Milczenie jest złotem"? A może uważa, że milczenie oznacza odmowę? Kierownictwo aeroklubu nie chce i nie może pogodzić się z takim postawieniem sprawy i prosi o konkretną odpowiedź.

TADEUSZ BOCHMAN
Fordon

Nagrodę tygodnia (książkę) otrzymuje ob. Aleksander Bambauer z Kamiennej Góry za korespondencję pt. „Czy aby tylko niepogoda?"

NOWOŚCI WYDAWNICZE

OSTATNIO nakładem wydawnictwa „Iskry" ukazały się na rynku dwie nowe atrakcyjne, długo oczekiwane książki beletrystyczne o tematyce lotniczej, pióra Janusza Meissnera.

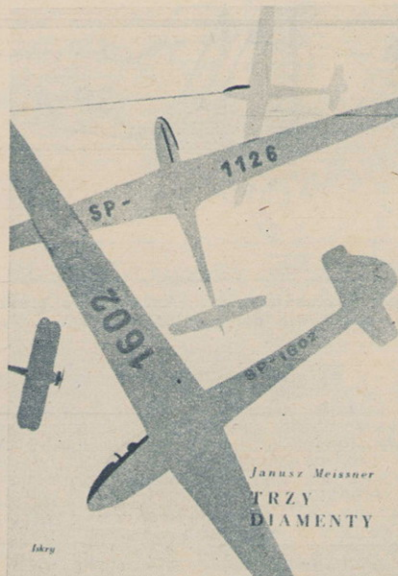
„ŻĄDŁO GENOWEFY" nakład 30 000 + 205 egz. str. 221, cena zł. 7,90). Ta wyjątkowo ciekawa, napisana pięknym barwnym językiem książka jest opowieścią lotniczą z czasów ostatniej wojny. Akcja zaczyna się bombardowaniem Krakowa przez Niemców 1 września 1939 roku i wiedzie czytelnika poprzez krótkie odcinki tragicznej kampanii wrześniowej, tułaczkę w Rumunii, Francji, by zakończyć się w Anglii podczas bitwy powietrznej o Wielką Brytanię.

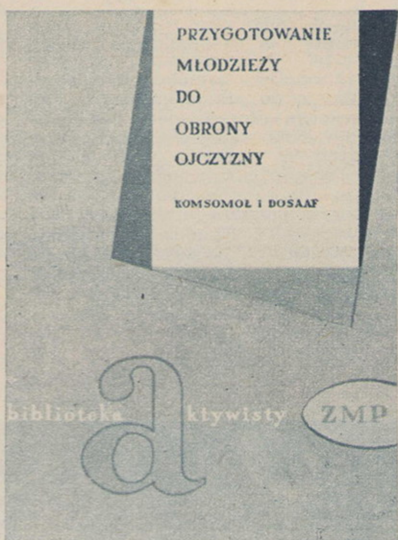
Książka powyższa, wydana jest w latach 46/47, znana jest starszemu pokoleniu, ale dobrze się stało, że także teraz młodzież będzie się mogła zapoznać z tą powieścią, w której autor prostymi słowami sławi bohaterstwo polskich pilotów, uśmiech miesza się ze łzami wzruszenia, a każda strona trzyma czytelnika w najwyższym napięciu. „Żądło Genowefy" tłumaczone było na kilka języków i cieszyło się ogromną popularnością w kraju i zagranicą.



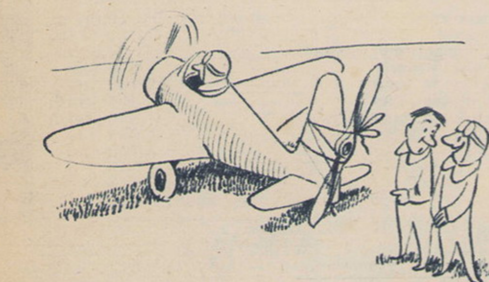
Ponadto nabyć już można zapowiedzianą broszurę pt. **„Komsomoł i DOSAAF"** (nakład 2 000 + 241 egz. str. 138, cena zł. 3), omawiającą doświadczenia w pracy organizacji komsomolskiej nad przygotowaniem młodzieży do obrony kraju. **(H)**

„TRZY DIAMENTY" (nakład 30 000 + 205 egz. str. 304, cena zł 11,60) — nowa powieść z życia szybowników. Niejednemu z naszych czytelników znane są już urywki tej ciekawej książki, której odcinki drukowane były na łamach „Skrzydlatej Polski", a całość w „Expressie Wieczornym". Teraz książka ta ukazała się wreszcie na półkach księgarskich i stanowi poważną pozycję w literaturze lotniczej. Zainteresuje ona bez wątpienia każdego, bez względu na wiek i płeć, kto pasjonuje się pięknym sportem szybowcowym.





◇◇



Gdy był szoferem, też nigdy nie wyjeżdżał bez koła zapasowego...
Rys. H. Derwich

Rozmowy z członkami LKH (2)

Na tematy historyczne i aktualne

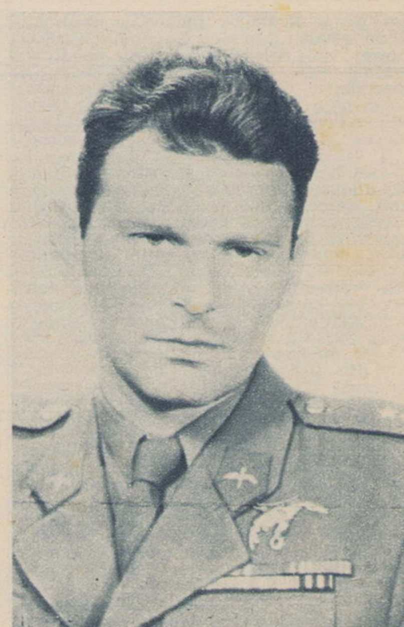
KILKA tygodni temu opublikowaliśmy na łamach naszego tygodnika komunikat z posiedzenia sekcji lotnictwa wojskowego LKH, której przewodniczącym jest podpułkownik Marcin Monis — pilot i publicysta lotniczy. Mimo, że jest wojskowym, przeszkolenie lotnicze odbył w lotnictwie cywilnym, a ściślej w sportowym — w roku 1948 w Ligocie Dolnej. Po ukończeniu szkolenia podstawowego, na CSS-ie, jeszcze w tym samym roku pomyślnie ukończył kurs akrobacji lotniczej. W rok później ppłk. Monis jest już aktywnym pilotem Aeroklubu Warszawskiego. Pełni on w tym czasie różne funkcje społeczne — początkowo jest m. in. wiceprezesem, a następnie prezesem zarządu swego macierzystego aeroklubu.

Aeroklub Warszawski był w tamtych latach jednym z najżywotniejszych ośrodków lotniczych w Polsce. Powstały w tym czasie pierwsze „eskadry sześciolatki", zorganizowane były „zloty gwiaździste". W Krajowych Zawodach Lotniczych piloci warszawscy zajmują czołowe miejsca. Aeroklub szczyci się wieloma osiągnięciami.

We wszystkich przedsięwzięciach i imprezach lotniczych aeroklubu podpułkownik Monis bierze udział. Występuje zarówno jako pilot, a także służy dużą pomocą jako zdolny organizator. W roku 1950 bez trudu zdał poważny egzamin na pilota wojskowego. Doskonale potrafił połączyć swe obowiązki służbowe z pracą społeczną w lotnictwie sportowym, dzięki której aeroklub zdobywał coraz większe osiągnięcia i rosła jego popularność. Niestety, wypadek motocyklowy przerwał w rok później działalność podpułkownika Monisa — czynnego pilota. Poznajemy go wówczas jako zdolnego publicystę lotniczego.

Mylilibyśmy się sądząc, że zrezygnował on z latania. Po kilkuletniej rekonwalenscencji wróci prawdopodobnie już wkrótce na lotnisko. Mówił nam o tym w czasie ostatniej rozmowy. Naturalnie życzymy mu tego bardzo serdecznie.

W czasie pogawędki zwróciliśmy się do niego z zapytaniami dotyczącymi prac sekcji lotnictwa wojskowego LKH.



ppłk pil. Marcin Monis

— Co sądzicie pułkowniku o materiałach historycznych z zakresu polskiego lotnictwa wojskowego, od początku jego istnienia do chwili obecnej? Czy wszystkie fakty w dostateczny sposób odzwierciedlają jego rozwój?

— Z przykrością należy stwierdzić, że mamy w tej dziedzinie ogromne luki. Mam na myśli przede wszystkim okres międzywojenny. Dotychczasowe, rzadkie zresztą, publikacje na ten temat bardzo ogólnikowo traktowały tę sprawę, ukazując lotnictwo przedwrześniowe jedynie od strony ujemnej. A przecież trudno zaprzeczać wielu osiągnięciom zarówno naszych konstruktorów jak i pilotów działających w owe lata. Podobnie przedstawia się sytuacja z okresu walk powietrznych we wrześniu 1939 r. Faktem jest, że po 10 dniach wojny lotnictwo już prawie nie istniało. Lecz w ciągu tych dni walczyli i ginęli ludzie. Zestrzelono przecież sto kilkadziesiąt samolotów hitlerowskich. Musimy zatem odnaleźć wszystkich bohaterów września.

— Czy sekcja dysponuje materiałami dotyczącymi działalności lotnictwa polskiego na Zachodzie w czasie ostatniej wojny?

—Ta sprawa została właściwie... pogrzebana. W oficjalnych publikacjach na temat tego okresu było tak samo dużo ogólników jak i o latach międzywojennych. Lotnicze powieści beletrystyczne Meissnera, Pomiana, Fiedlera czy Arcta są niewątpliwie cennymi pozycjami; nie jest to jednak źródłowe pokazanie roli historycznej naszego lotnictwa w państwach Europy zachodniej, jak w Anglii czy Francji, a nawet w Afryce Północnej. Dlatego szczególną uwagę poświęcimy polskim jednostkom myśliwskim, które brały udział w bitwie o Londyn oraz działalności dywizjonu 301, który latał aż nad Warszawę. Nie jest także wykluczone, że po niektóre materiały zwrócimy się do Anglii.

— Sekcja, oczywiście, działa zgodnie z jakimś planem. Czy możecie nas pokrótce z nim zapoznać?

— Pracę podzieliliśmy na dwa etapy. W pierwszym, który właściwie już się rozpoczął, chcemy zapoznać lotniczą opinię publiczną z różnymi konkretnymi faktami — w popularnych publikacjach i artykułach. Ponadto będziemy drukowali wspomnienia lotników-uczestników wojny. Drugi etap, znacznie dłuższy i poważniejszy — to prowadzenie źródłowych prac historycznych przy ścisłej współpracy z Komisjami Historycznymi Ministerstwa Obrony Narodowej i Polskiej Akademii Nauk. Na ostatnim posiedzeniu naszej sekcji zapadła w tej sprawie uchwała. Z zebraniem odpowiednich materiałów dotyczących historii ludowego lotnictwa wojskowego nie będziemy mieli żadnych trudności.

— Moje następne pytanie odbiegnie nieco od omawianego tematu. Interesuje mnie jednak co sądzicie o stanie naszego obecnego lotnictwa sportowego. Skąd, według Was, bierze się zło w sporcie lotniczym i jak można je wyrugować?

— Nie łatwo dać na to jakąś... „skondensowaną" odpowiedź. Wydaje mi się jednak, że między innymi zło tkwi w zbyt słabym popieraniu polskiej myśli konstruktorskiej. Następnym mankamentem jest brak atrakcyjnej propagandy lotniczej. Powinno być jak najwięcej międzyklubowych zawodów, zlotów, różnych pokazów lotniczych, którymi należy objąć cały kraj. Trzeba by sięgnąć po doświadczenia z lat ubiegłych. Mamy ich przecież niemało. Poza tym sport został zaprzepaszczony pogonią za wykonaniem planów, a co za tym idzie — aerokluby zmieniły się z ośrodków szkolno-treningowych w szkółki lotnicze. Moim zdaniem kandydaci powinni być szkoleni na skoszarowanych kursach, poza aeroklubem. Jedynie bardziej wartościowych kandydatów powinno dopuszczać się do szkolenia w aeroklubach, w których byłyby wówczas możliwości odpowiedniego treningu. W tej sytuacji, którą pogarsza jeszcze brak atrakcyjnego sprzętu, aerokluby za wszelką cenę wykonują wszystko to, co przynosi im punkty we współzawodnictwie, a wszystko inne idzie na ostatni plan. A więc zmiana „frontu" jest niezbędna. Jestem za zasadą: aerokluby dla treningu i sportu, a nie dla szkolenia od podstaw! Miejmy nadzieję, że memoriał wysłany ostatnio do Prezesa Aeroklubu PRL przez Radę Samolotową APRL przyniesie poprawę sytuacji. Uwzględniał on także, oprócz wielu innych problemów, potrzebę budowy sportowego samolotu odrzutowego. Podnieść poziom życia sportowego w lotnictwie — nie będzie łatwo. Powinniśmy jednak jak najszybciej przystąpić do likwidacji wszystkich braków.

Rozmawiał **JERZY STAROŃ**

„SKRZYDLATA POLSKA" — ORGAN AEROKLUBU PRL
WYDAWCA: P. P. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

REDAGUJE ZESPÓŁ
Redaktor naczelny Jerzy R. Konieczny.
Kolegium redakcyjne: Paweł Elsztein, Tadeusz Malinowski, inż. Janusz Wojciechowski, Jerzy Zarębski (sekretarz redakcji).
Opracowanie graficzne Stanisław Kopf.
Adres redakcji: Warszawa, ul. Bracka 20a (II piętro).

Cena pojedynczego numeru 0,70 zł. Warunki prenumeraty: miesięcznie — 2,80 zł; kwartalnie — 8,40 zł; półrocznie — 16,80 zł; rocznie — 33,60 zł. Zamówienia i przedpłaty na prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie Urzędy Pocztowe oraz listonosze. Prenumerata „Skrzydlatej" na zagranicę wynosi: kwartalnie — 10,92 zł, półrocznie 21,84 zł, rocznie — 43,68 zł. Wpłaty należy dokonywać na konto PKO I-6-100024 — Warszawa, Przedsiębiorstwo Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Aleje Jerozolimskie 119. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych Redakcja nie zwraca.

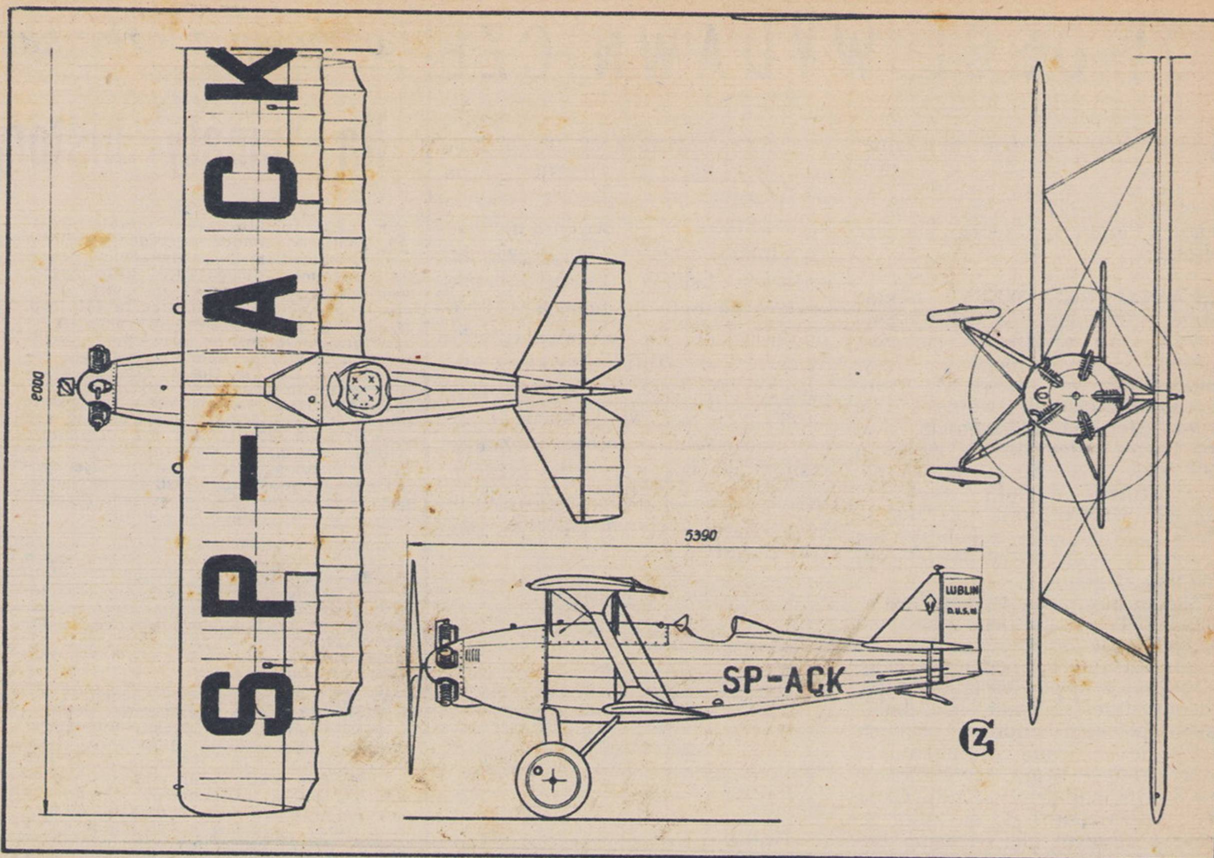
Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.
Druk. Zakł. Graf. Dom Słowa Polskiego. Zam. 3486/C B-7-26344

NUMER PODPISANO DO DRUKU 19 CZERWCA 1956 R.

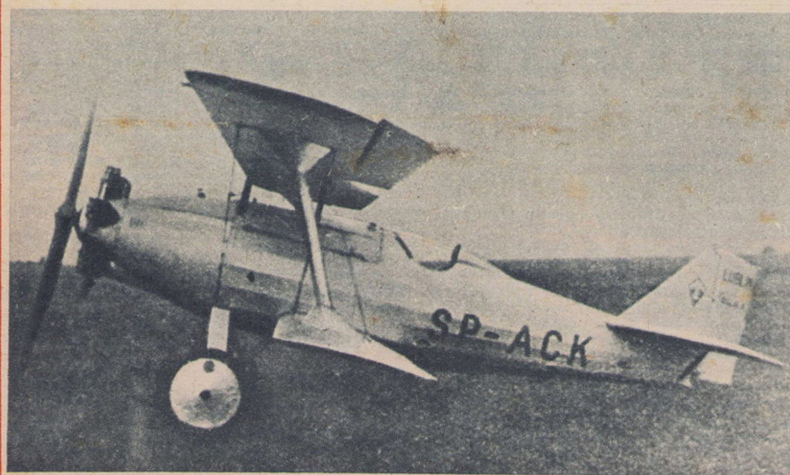
SAMOLOT DUS-III

DRUGI w ogóle, a pierwszy naprawdę udany samolot konstrukcji metalowej był projektem znanych już Czytelnikom inż. inż. Dąbrowskiego i Uszackiego. Budowę tego samolotu sportowego rozpoczęto w końcu 1927 roku na terenie Koła Lotniczego przy fabryce „Plage i Laśkiewicz". Robotnicy i inżynierowie fabryki zgrupowani w tym kole (przemianowanym potem na Lubelski Klub Lotniczy), poza godzinami zajęć służbowych w godzinach wieczornych poświęcali swój czas i energię dla pracy nad budową samolotów sportowych. O wysokim poziomie wyrobienia społecznego pracowników tych zakładów świadczy nie tylko ten fakt, ale również ponoszenie wysokich ofiar pieniężnych na cel budowy samolotów. Składki członków koła sięgały 10 złotych miesięcznie. Tak przy budowie samolotu DUS-III jak i jego przebudowie oraz przy następnej konstrukcji LKL-2 pracowało codziennie 5—6 ludzi pod kierunkiem wyznaczonego przez Zarząd Koła brygadiera.

Samolot DUS-III odbył swe pierwsze loty w kwietniu 1928 roku. Konstrukcja samolotu całkowicie metalowa (duraluminium), za wyjątkiem pokrycia płóciennego. W początkowym okresie i w czasie drugiego Konkursu Awionetek w 1928 roku, samolot wyposażony był w pięciocylindrowy chłodzony powietrzem gwiazdowy silnik „Walter" o mocy 60 KM. W tym też okresie płatowiec latał jako dwumiejscowy, mając miejsca załogi jedno za drugim we wspólnym wykroju. Przód kadłuba do pierwszej głównej ramy nośnej pokryty był całkowicie blachą aluminiową. Od góry — kadłub kryty blachą również w części pod baldachimem, aż do



Samolot DUS-III konstr. inż. Dąbrowskiego i Uszackiego, z r. 1928 — po przebudowie na jednomiejscowy, raidowy w r. 1929. Rysunek odtworzony na podstawie danych technicznych i fotografii przez Z. Gryglickiego.



połowy wykroju dwumiejscowej kabiny dla załogi. Cały samolot był pomalowany na kolor srebrny. Z boków kadłuba widniał napis „PTAPTA". Na sterze kierunkowym — napisy jak na rysunku, oprócz znaku LKL, który był umieszczony dopiero na samolocie przebudowanym.

W drugim Krajowym Konkursie Awionetek DUS-III wykazał największą prędkość maksymalną podczas lotów na trasie trójkątnej. Samolot pilotowany był w czasie konkursu przez znanego pilota inż. Mroczkowskiego i uzyskał w klasyfikacji końcowej 7 miejsce.

W lipcu 1929 roku samolot uległ przebudowie, po skrupulatnym przeliczeniu jego wytrzymałości i osiągów. Celem przebudowy samolotu było przygotowanie go do pobicia międzynarodowego rekordu długości lotu bez lądowania dla jednomiejscowych płatowców sportowych o ciężarze własnym do 350 kG. W tym celu wbudowano w samolot dodatkowe zbiorniki benzynowe, po usunięciu przedniego miejsca. Zbiorniki te zapewniały 20-godzinny czas lotu. Firma „Walter" — po zwróceniu się do niej przez władze LKL — wypożyczyła na ten cel nowy silnik. Ponieważ poprzedni rekord ustanowiony przez pilota czeskiego kpt. Vicherka został w tym czasie pobity, samolot DUS-III uległ dalszej przebudowie celem podwyższenia zasięgu. W październiku 1929 roku wykonano na nim próbny lot okrężny bez lądowania na trasie Lublin — Lwów — Kraków — Poznań. Zamiarem organizatorów lotu był dalszy przelot przez Grudziądz i Warszawę do Lublina. Jednak wobec fatalnych warunków atmosferycznych pilot Władysław Szulczewski musiał lot przerwać w Poznaniu po 8 godzinach przebywania w powietrzu.

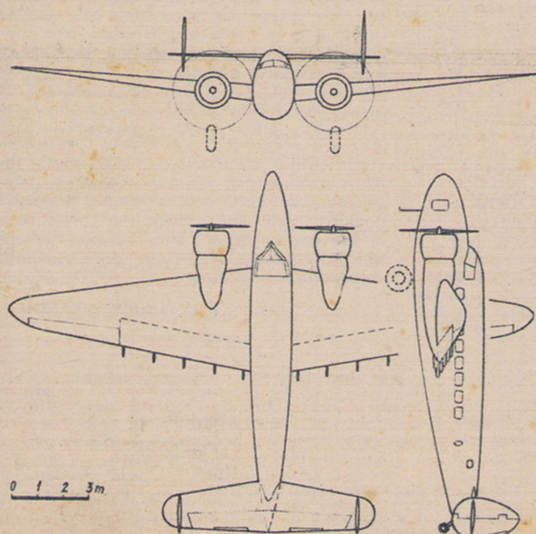
Załączony rysunek przedstawia samolot DUS-III po przebudowie, przygotowany do próby bicia rekordu.

Dane techniczne samolotu DUS-III: rozpiętość górnego płata — 8,00 m, długość całkowita — 5,39 m, wysokość — 2,15 m, powierzchnia nośna — 15 m², prędkość maksymalna — 160 km/h, prędkość lądowania — 65 km/h. W czasie drugiego KKA dane ciężarowe samolotu przedstawiały się następująco: ciężar własny — 359,8 kG, ciężar użyteczny — 206,2 kG.

ZDZISŁAW GRYGLICKI

SAMOLOTY PLL „LOT" • 6 •

Mgr inż. JERZY ŚWIDZIŃSKI



LOCKHEED 14-H

DWUSILNIKOWY, wolnonośny średniopłat konstrukcji całkowicie metalowej.

Skrzydło dwudzielne o obrysie trapezowym odznaczało się dużą zbieżnością. Konstrukcja skorupowa. Klapy „Fowler'a" uruchamiane hydraulicznie.

Kadłub skorupowy o przekroju eliptycznym zawierał wygodną kabinę dla 12 pasażerów i 2 osób załogi. W dziobie i pod kabiną pilotów mieściły się bagażniki o nośności 1 500 kG. Z tyłu — ubikacja i umywalnia.

Usterzenie całkowicie metalowe, konstrukcji skorupowej. Statecznik poziomy o dużej rozpiętości. Podwójne stateczniki pionowe i stery kierunku.

Podwozie wciągane hydraulicznie w gondole silników. Koła po wciągnięciu wystawały częściowo poza obrys gondoli.

Dwa silniki Pratt and Whitney „Hornet SIE-G" o mocy 750 KM każdy. Śmigła przestawialne „Hydromatic".

DANE TECHNICZNE:

Rozpiętość	—	19,96 m
Długość	—	13,51 m
Powierzchnia nośna	—	51,2 m²
Ciężar własny	—	5 000 kG
Ciężar w locie	—	7 750 kG
Prędkość max.	—	400 km/h
Prędkość przelotowa	—	350 km/h
Pułap	—	7 050 m
Zasięg	—	3 100 km

